WORKING PAPER • DOCUMENT DE TRAVAIL

Canadian Transport Commission
Research Branch

Commission canadienne des transports
Direction de la recherche

# La marine marchande nationale et la balance des paiements : étape exploratrice

## Phase I: cadre théorique

DT 20-84-II

Canada

# LA MARINE MARCHANDE NATIONALE ET LA BALANCE DES PAIEMENTS: CADRE THÉORIQUE

par
Bruno Jacques

COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS
Direction de la recherche
Analyse des industries de transport
DT 20-84-11
Mai 1984

Second tirage, août 1986

Commission canadienne des transports
15, rue Eddy, 15e ét., Ottawa-Hull K1A 0N9

©Droits de la Couronne réservés, 1986
(Commission canadienne des transports)
Citations et reproductions partielles
permises avec reconnaissance de la source.

Imprimé au Canada

Commission canadienne des transports | Canadian Transport Commission

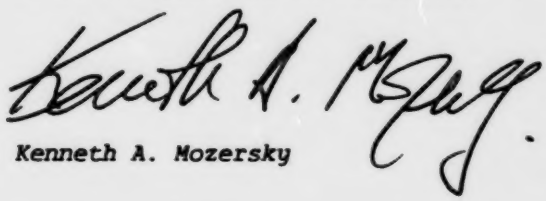
*PRÉFACE*

*L'amélioration de la balance des paiements constitue fréquemment un des arguments clés pour la justification de la flotte nationale de commerce. Cette thèse a attiré une attention soutenue de la part des autorités publiques ainsi que des intérêts privés concernés. Elle a même été mise en application dans la politique maritime de plusieurs pays. Toutefois, son incidence en terme réel semble parfois avoir été surestimée.*

*Le présent rapport, comme précurseur des études spécifiques sur le sujet, a pour but d'explorer le concept et le fonctionnement de la balance des paiements en relation avec les activités du transport maritime. Il a également pour but de synthétiser les courants principaux du fondement théorique et économique concernés en vue de mesurer l'impact d'une flotte nationale sur la balance des paiements. La dimension quantitative de cet impact fera l'objet d'études au cours de la deuxième phase de ce projet. Il importe en particulier de différencier le concept même de la balance des paiements de ceux employés pour l'évaluation de la rentabilité essentiellement micro-économique.*

*Cette étude a été entreprise afin de fournir certains éléments de réflexions importants dans le débat public portant sur la marine marchande océanique canadienne. Bien entendu, les vues qui y sont exprimées sont celles de l'auteur et ne reflètent pas nécessairement les opinions de la Commission canadienne des transports.*

*Le directeur exécutif adjoint p.i.*
*de la Direction de la recherche,*



*Kenneth A. Mozersky*

Canada

## REMERCIEMENTS

Je tiens à remercier M. Georges Hariton pour ses commentaires et suggestions qui ont grandement contribué au raffinement de ce rapport. Je suis également redevable à mes collègues de la Division des programmes internationaux, Direction de la recherche, en particulier Michel Archambault et Jérôme Faivre, qui m'ont permis d'échanger des points de vue au cours de cette étude. Leurs commentaires et critiques m'ont été extrêmement précieux et utiles.

TABLE DES MATIÈRES


| | | |
|---|---|---|
| Chapitre 1 | INTRODUCTION | 1 |
| | 1.1 Une étape exploratrice | 1 |
| | 1.2 Limite de l'analyse | 2 |
| | 1.3 Arrière-plan théorique | 2 |
| Chapitre 2 | PRINCIPALES CONCLUSIONS ET OBSERVATIONS | 7 |
| | 2.1 Le transport maritime face à la balance des paiements | 7 |
| | 2.2 Données statistiques de la balance des paiements canadienne | 8 |
| | 2.3 Mesure de l'apport | 9 |
| | 2.4 Possibilité d'accroître la participation nationale | 10 |
| Chapitre 3 | DÉFINITIONS | 11 |
| | 3.1 Balance des paiements | 11 |
| | 3.2 Compte courant | 11 |
| | 3.3 Compte capital | 12 |
| | 3.4 Réserves officielles et politiques monétaires | 12 |
| | 3.5 Postes touchés par l'activité maritime | 13 |
| | 3.6 Sources et méthodes de cueillette au Canada | 16 |
| | 3.7 Propriété officielle d'un navire | 20 |
| | 3.8 Propriété réelle d'un navire | 21 |
| | 3.9 L'immatriculation canadienne d'un navire | 21 |
| | 3.10 Marine marchande nationale | 22 |
| Chapitre 4 | ASPECTS THÉORIQUES GÉNÉRAUX PORTANT SUR LA MESURE DE L'APPORT | 25 |
| | 4.1 L'hypothèse de la possibilité de substitution des navires | 26 |
| | 4.2 La valeur ajoutée comme mesure de base | 26 |
| | 4.3 Le type de contrat de transport | 29 |
| | 4.4 La valeur présente | 30 |
| | 4.5 La prime à accorder aux devises étrangères | 31 |
| | 4.6 Conclusion | 38 |

Chapitre 5 ASPECTS PARTICULIERS DU TRANSPORT MARITIME: DES ÉLÉMENTS PERTURBATEURS POUR LA MESURE DE L'APPORT 39

5.1 Critères d'appartenance à la marine marchande nationale 39
5.2 Types de participation 43
5.2.1 Différents degrés de participation 43
5.2.2 Différents marchés 53
5.3 Conclusion 55

Chapitre 6 CONTRAINTES À LA PARTICIPATION 57

6.1 Contraintes institutionnelles 57
6.2 Contraintes économiques 62
6.3 Conclusion 66

Chapitre 7 PROPOSITION D'UNE MÉTHODOLOGIE 67

7.1 La demande future de transport maritime 67
7.2 L'offre nationale potentielle 68
7.3 La structure de coûts 69
7.4 La structure de revenus 69
7.5 Le calcul de l'apport de base 70
7.6 L'apport marginal du transfert des intrants 70
7.7 La construction navale 72
7.8 Conclusion 73

BIBLIOGRAPHIE SÉLECTIVE 77

APPENDICE

Quatre formulaires utilisés par Statistique Canada pour comptabiliser les paiements internationaux associés au transport maritime de marchandises 79

TABLEAUX

1 Postes choisis de la balance canadienne des paiements internationaux 15

2 Les questionnaires utilisés par Statistique Canada pour la cueillette des données du poste transport maritime de la balance des paiements 19

FIGURES


| | | |
|---|---|---|
| 1 | Le rôle du transport maritime dans la balance des paiements | 14 |
| 2 | Apport supplémentaire à la balance des paiements d'une substitution d'équipage | 48 |

Chapitre 1

# INTRODUCTION

"Une marine marchande nationale améliore la balance des paiements de son pays", c'est du moins l'affirmation des groupes en faveur du maintien ou de l'accroissement de la flotte marchande de leur pays. La présente étude a pour but de réunir les éléments objectifs et essentiels, propres à vérifier cette hypothèse.

## 1.1 Une étape exploratrice

La présente étude constitue une étape exploratrice qui a permis de mettre en évidence bon nombre de constats corroborés par plusieurs groupes de chercheurs de différents pays. Ce rapport, dans un premier temps, synthétise les différentes approches théoriques utilisées pour mesurer l'apport d'une marine marchande nationale sur la balance des paiements. Cette synthèse est le noyau de ce rapport; elle comprend, entre autres, une description des concepts clés concernant la balance des paiements qui peuvent différer sensiblement des concepts utilisés pour une étude de rentabilité économique ou financière. Dans un deuxième temps, l'accent sera mis sur une brève exploration des

possibilités de mener à bien une estimation empirique de l'apport.

## 1.2 Limite de l'analyse

Bien sûr, l'argument de l'amélioration de la balance des paiements n'est pas le seul argument invoqué en faveur d'une marine marchande. La sécurité d'approvisionnement, la stratégie militaire, le maintien et la création d'emplois dans le secteur maritime, comme la construction navale, la fierté nationale sont parmi les nombreux arguments invoqués dans le même sens. Le présent rapport se limite à clarifier celui de la balance des paiements. Cette limite ne signifie aucunement que les autres arguments soient dénués d'intérêt.

## 1.3 Arrière-plan théorique

L'approche théorique retenue dans ce rapport a été utilisée dans différentes études. Au départ, elle est basée sur celle de M. Richard Goss*, professeur au Département d'études maritimes de l'Institut de science et technologie de l'Université du pays de Galles à Cardiff (Royaume-Uni).

---

* Richard O. GOSS, "Investment in Shipping and the Balance of Payments: A Case-Study of Import-Substitution Policy", dans Studies in Maritime Economics, 1968, p. 46-60.

Dans son étude, M. Goss présente la méthode qu'il suggère comme étant applicable non seulement à la décision de créer une nouvelle flotte, mais également aux décisions concernant l'expansion ou la contraction d'une flotte existante. Cette approche est constituée d'une étude comparative opposant l'utilisation de navires nationaux à celle de navires étrangers.

Il présente les effets d'une flotte sur la balance des paiements sous quatre rubriques.

i) Fret: Le fret, ou revenus de la flotte nationale, est considéré soit comme des épargnes de devises (pour le transport des importations), soit comme des gains de devises (pour le transport des exportations et sur les trafics entre tiers). L'auteur souligne que le nationalisme, qui peut permettre d'accroître le gain de devises, entraîne un coût pour la nation qui l'applique. D'autre part, il précise également que, puisque l'importateur paie en définitive le transport, le type de contrat (C.A.F. ou F.O.B.) n'influence pas l'impact de la flotte sur la balance des paiements, à condition que le type de contrat n'influence pas le choix du navire (sa nationalité).

Les trois autres rubriques constituent des pertes ou des sorties de devises dues à la présence de la flotte nationale.

ii) Dépenses à l'étranger: Ces dépenses constituent une sortie de devises due à la flotte nationale. L'auteur met également en évidence que le rapatriement de ces dépenses améliorerait l'apport de la flotte, mais que ce rapatriement est difficile à réaliser.

iii) Dépenses à domicile: Ces dépenses, si elles n'étaient pas faites par des nationaux, seraient faites par des étrangers. Elles constituent donc une perte d'entrée de devises.

iv) Capital: L'auteur présente cette dépense sous une rubrique différente, car il considère celle-ci comme étant majeure dans l'industrie du transport maritime. Afin de juger correctement l'effet à long terme d'un investissement maritime, M. Goss exprime la nécessité de comparer le secteur maritime avec les autres secteurs d'activités de l'économie nationale. Pour ce faire, il préconise l'utilisation de la valeur présente nette de la production de chacun des secteurs. Dans ce cadre analytique, l'auteur

présente le transport maritime comme étant relativement peu productif.

Les fondements théoriques de l'approche de M. Goss ont été corroborés par d'autres chercheurs*. Dans la présente étude, cette approche a été enrichie de considérations et de concepts complémentaires qui ont été introduits dans des études subséquentes à celle de M. Goss. Par exemple, le concept de la prime aux devises étrangères a été introduit dans l'étude du ministère des Finances du gouvernement du Canada. Celui de la contrainte à la participation a été inspiré par les développements récents des interventions gouvernementales dans le domaine maritime, en particulier par l'adoption du "Code de conduite" à la CNUCED.

---

* Parmi ces analyses, citons celles de Harbridge House inc. (1968), de Hedlin Menzies & Ass. (1970), de la CNUCED (1968), de Blumenhagen (1981), de l'Alcan Shipping Services (1977) et du ministère des Finances (1978). Les références complètes de ces études sont présentées dans la bibliographie sélective.

Chapitre 2

# PRINCIPALES CONCLUSIONS ET OBSERVATIONS

Le but de cette étude est de relier les concepts pertinents à une analyse de l'apport d'une marine marchande nationale à la balance des paiements. L'approche analytique retenue se situe à la fois sur les plans micro-économique et macro-économique.

## 2.1 Le transport maritime face à la balance des paiements

Le transport maritime, tout comme les autres activités micro-économiques de production de biens et de services échangeables internationalement, peut influencer la balance des paiements puisqu'il entraîne des échanges monétaires entre résidents de différents pays. Cependant, particulièrement lorsqu'un pays est sous un régime de taux de change flottant, les moyens de stabilisation de la balance des paiements appartiennent à la macroéconomie. L'équilibre de l'ensemble de la balance des paiements, par celui de chacun de ses postes, n'est donc pas un objectif indispensable. En outre, la nécessité d'ajouter une prime ("shadow-price") aux gains de devises étrangères que peuvent apporter les activités orientées vers le commerce

extérieur, semble moins nécessaire pour le Canada que pour certains pays en voie de développement. En effet, dans le cas du Canada, cette prime pourrait s'élever à 7 %, alors que la situation de certains pays en voie de dévelcppement laisse supposer que cette prime serait beaucoup plus élevée. Malgré cela, un équilibre de la balance des paiements peut permettre une certaine amélioration de l'indépendance des politiques économiques internes. Dans ce contexte, l'étude de l'apport d'une marine marchande nationale à la balance des paiements conserve donc un certain intérêt.

## 2.2 Données statistiques de la balance des paiements canadienne

La compilation de la Division de la balance des paiements de Statistique Canada des différents postes du compte courant comprend un poste "transport maritime". Ce dernier enregistre une partie des flux monétaires observés entre résidents et non-résidents attribuables au transport maritime. Il comprend, entre autres, le paiement des frets et les dépenses des opérateurs dans les ports étrangers. Par contre, les flux entre résidents canadiens ne sont pas comptabilisés, bien que ceux-ci constituent des épargnes ou des manques à gagner de devises étrangères pour le Canada. Donc, puisque les données existantes ne permettent pas d'estimer l'ensemble des effets d'une flotte marchande canadienne sur la balance des paiements, une autre approche a dû être étudiée.

## 2.3 Mesure de l'apport

Cette étude permet de conclure que la mesure de l'apport peut se faire en deux étapes. Premièrement, à la base, la valeur ajoutée de la marine marchande nationale (ou ses profits avant les impôts et les subventions) correspond à l'apport de base de la flotte marchande. Deuxièmement, le rapatriement de facteurs de production, c'est-à-dire la substitution d'intrants étrangers par des intrants nationaux, peut permettre d'augmenter cet apport de base.

Suite à ces conclusions, il serait bon d'observer les points suivants. En ce qui a trait à l'apport de base, la rentabilité du transport maritime serait généralement faible, si bien que l'apport de base serait également peu important. En ce qui a trait au rapatriement des facteurs de production, trois concepts importants doivent être examinés successivement avant de juger de la rentabilité de l'apport marginal d'un rapatriement d'un intrant. Il s'agit de la possibilité technique du rapatriement, de la disponibilité de l'intrant national et, finalement, si la rareté des ressources nationales le nécessite, de la productivité du transport maritime par rapport à celles des autres industries nationales employant le facteur à rapatrier. Un problème sous-jacent peut alors apparaître si le rapatriement est faisable et si l'intrant national est plus coûteux. Il s'agit du maintien du transport maritime au-dessus du seuil de rentabilité dans un contexte de libre concurrence. A priori, par

le rapatriement de facteurs de production, il semble difficile d'accroître substantiellement l'apport de base qui serait d'ailleurs peu important. Bien que ces propositions aient un fondement théorique indéniable, l'étaiement de leur véracité nécessite une étude quantitative approfondie.

## 2.4 Possibilité d'accroître la participation nationale

Enfin, bien que cette étude n'examine pas entièrement la possibilité concrète d'accroître une marine marchande nationale, la structure de l'industrie laisse présager certaines contraintes à la participation. En effet, les interventions gouvernementales multiples, les pavillons de complaisance, la concurrence vive, l'importance des capitaux à investir et le manque de "savoir-faire" sont parmi les nombreuses contraintes qui peuvent devenir effectives lorsque l'accroissement de la participation nationale au transport maritime international sera envisagé dans le contexte canadien.

Chapitre 3

# DÉFINITIONS

## 3.1 Balance des paiements

La balance des paiements est le sommaire statistique qui résume les flux monétaires dus aux transactions économiques entre les résidents d'un pays et les résidents du reste du monde (non-résidents) au cours d'une période de temps donnée (au Canada, au cours d'une année civile). La balance des paiements se subdivise en deux parties: le compte courant et le compte capital qui ont un impact sur les réserves officielles.

## 3.2 Compte courant

Le compte courant se subdivise en deux parties. La partie visible comprend l'ensemble des échanges internationaux de biens: la balance de cette partie est parfois appelée "balance commerciale". La partie invisible de ce compte enregistre les flux monétaires dus aux transferts, aux paiements des intérêts, des profits et dividendes ainsi qu'aux paiements des services, dont le poste transport maritime de marchandises.

### 3.3 Compte capital

Ce compte enregistre l'ensemble des flux monétaires relatifs aux capitaux, à l'investissement direct, aux autres titres à long terme, aux obligations et aux transactions financières à court terme.

### 3.4 Réserves officielles et politiques monétaires

Les réserves officielles sont constituées de devises et de titres étrangers négociables sur les marchés monétaires internationaux. Elles sont contrôlées par les autorités monétaires nationales. Les variations des réserves officielles compensent les déséquilibres des deux comptes précédents. Ses opérations ont pour but de maintenir l'équilibre de la balance des paiements. Il existe une gamme de régimes de taux de change. À une extrémité de cette gamme, il y a le régime de taux de change fixe et à l'autre extrémité, il y a le régime de taux de change entièrement flexible. La plupart des pays ont un régime semi-administré qui se situe entre ces deux extrêmes.

En régime de taux de change semi-administré, le taux de change peut fluctuer selon l'état des réserves de devises étrangères. Les autorités monétaires du pays ont alors généralement comme mandat d'éviter que le taux de change fluctue avec de grandes amplitudes. Les opérations par les réserves applanissent les fluctuations à court terme. Du point de vue

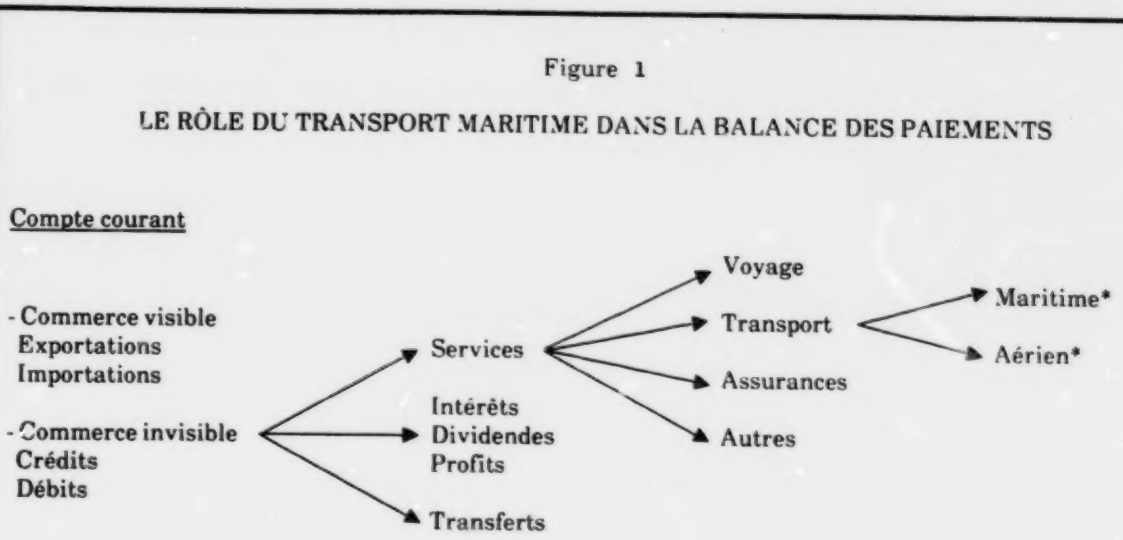
traditionnel (keynésien), les fluctuations à long terme sont censés s'autorégulariser par les ajustements naturels des comptes courant et capital en réaction aux fluctuations des changes. D'autre part, les ajustements à long terme sont différents d'après l'école monétariste. Dans ce cas, les ajustements à long terme dépendent uniquement de l'offre et de la demande de monnaie, c'est-à-dire qu'un excès d'offre crée une dévaluation et une insuffisance d'offre provoque une réévaiution. Un fait demeure, quelle que soit l'école de pensée, les outils privilégiés de contrôle de la balance des paiements et(ou) du taux de change demeurent macro-économiques, c'est-à-dire des outils comme les taux d'intérêt découlant de la masse monétaire, une régularisation de l'inflation etc. et non pas des tentatives d'ajustement de certains postes spécifiques, comme celui du transport maritime de marchandises. Par contre, un équilibre du compte courant peut permettre une plus grande latitude sur le plan des politiques économiques internes. Pour les pays ayant un taux de change fixe, ou un régime qui s'en approche, un équilibre de la balance des paiements par ses différents postes devient parfois nécessaire.

### 3.5 Postes touchés par l'activité maritime

La figure 1 et le tableau 1 situent le poste "transport maritime de marchandises" dans l'ensemble des composantes de la balance des paiements. Cependant, la balance des paiements isole mal l'effet net qu'a l'activité maritime d'un pays sur elle-même.

Figure 1

LE RÔLE DU TRANSPORT MARITIME DANS LA BALANCE DES PAIEMENTS




Compte capital

Capital à l'exclusion des réserves
Investissement direct
Autres titres à long terme /obligations
Transactions à court terme

Réserves

Changements totaux dans la détention
Monétisation/démonétisation
Changement dans les validations

Erreurs et omissions

*D'autres modes de transport peuvent faire l'objet de paiements internationaux. Au Canada, ils sont comptabilisés dans le poste "autres services".

Source: D. BLUMENHAGEN , "Shipping and the Balance of Payments", Lectures and contributions, nº 32, Bremen, Institute of Shipping Economics, 1981, p.6.

Tableau 1

POSTES CHOISIS DE LA BALANCE CANADIENNE DES PAIEMENTS INTERNATIONAUX
(millions de dollars canadiens courants)

| Compte courant | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 |
|---|---|---|---|---|---|
| EXPORTATIONS | 93 706 | 103 754 | 104 910 | 110 905 | 134 980 |
| Marchandises | 76 681 | 84 468 | 84 540 | 90 825 | 112 511 |
| Services | 14 351 | 16 226 | 17 202 | 17 342 | 19 357 |
| Voyages | 3 349 | 3 760 | 3 724 | 3 841 | 4 338 |
| Intérêts et dividendes | 1 577 | 1 829 | 1 698 | 2 017 | 1 805 |
| Transports de marchandises | 3 960 | 4 293 | 3 922 | 3 962 | 4 578 |
| Maritime | 1 480 | 1 519 | 1 310 | 1 244 | 1 283 |
| Aérien | 77 | 82 | 86 | 82 | 89 |
| Autres services | 5 464 | 6 345 | 7 858 | 7 522 | 8 636 |
| Transferts | 2 675 | 3 059 | 3 169 | 2 737 | 3 113 |
| IMPORTATIONS | 94 821 | 109 819 | 102 245 | 109 219 | 133 025 |
| Marchandises | 67 903 | 77 140 | 66 726 | 73 120 | 91 679 |
| Services | 24 449 | 30 022 | 32 544 | 33 100 | 37 928 |
| Voyages | 4 577 | 4 876 | 5 008 | 6 045 | 6 557 |
| Intérêts et dividendes | 7 134 | 8 533 | 10 824 | 10 971 | 13 072 |
| Transports de marchandises | 3 447 | 3 853 | 3 337 | 3 423 | 4 047 |
| Maritime | 1 412 | 1 526 | 1 210 | 1 165 | 1 353 |
| Aérien | 81 | 81 | 85 | 79 | 98 |
| Autres services | 9 291 | 12 760 | 13 375 | 12 661 | 14 252 |
| Transferts | 2 470 | 2 656 | 2 975 | 2 999 | 3 417 |
| SOLDE DU COMPTE COURANT | -1 114 | -6 065 | 2 665 | 1 686 | 1 955 |
| Marchandises | 8 778 | 7 328 | 17 813 | 17 705 | 20 831 |
| Services | -10 098 | -13 796 | -15 342 | -15 758 | -18 571 |
| Voyages | -1 228 | -1 116 | -1 284 | -2 204 | -2 219 |
| Intérêts et dividendes | -5 557 | -6 704 | -9 126 | -8 954 | -11 267 |
| Transports de marchandises | 513 | 440 | 585 | 539 | 531 |
| Maritime | 68 | -7 | 100 | 79 | -70 |
| Aérien | -4 | 1 | 1 | 3 | -9 |
| Autres services | -3 827 | -6 415 | -5 517 | -5 139 | -5 616 |
| Transferts nets | 205 | 403 | 194 | -262 | -304 |
| Compte capital | | | | | |
| Solde des mouvements de capitaux à long terme | 1 112 | 1 539 | 8 084 | 2 310 | 3 352 |
| Solde des mouvements de capitaux à court terme | -171 | 16 379 | -1 558 | 4 428 | 2 131 |
| Erreurs et omissions | -1 323 | -9 253 | -1 802 | -5 566 | -5 175 |
| DTS | 217 | 210 | 0 | 0 | 0 |
| MOUVEMENTS MONÉTAIRES OFFICIELS NETS | -1 280 | 1 425 | -695 | 548 | -1 089 |

Source: STATISTIQUE CANADA, Estimations trimestrielles de la balance canadienne des paiements internationaux, 4e trimestre, 1980, 1981 et 1982.

Par exemple, des citoyens peuvent toucher des profits dus à leur participation financière dans cette activité par l'entremise de compagnies maritimes étrangères sans que le poste transport maritime soit affecté. Le poste transport maritime n'englobe donc pas l'ensemble des effets de la participation nationale à cette activité économique.

### 3.6 Sources et méthodes de cueillette au Canada

Au Canada, c'est la Division de la balance des paiements de Statistique Canada qui a comme mandat de recueillir les données qui ont trait à la balance des paiements internationaux du Canada. Bien que certains efforts soient faits pour uniformiser les définitions de ces données, celles-ci ne sont généralement pas comparables d'un pays à l'autre*.

De plus, le mandat de ces organismes de cueillette se limite généralement à enregistrer les transactions entre résidants et non-résidants. Le but de cet exercice est de reconstituer les flux monétaires engendrés par type d'échanges au cours d'une période donnée. Les données ainsi recueillies ne permettent donc pas de faire une analyse comparative entre des situations hypothétiques où la marine marchande nationale occuperait des parts différentes de marché. Par exemple,

---

* D. BLUMENHAGEN, "Shipping and the Balance of Payments", Lecture & Contribution no. 32, Institute of Shipping Economics de Brême, 1981, p. 11.

lorsqu'un transporteur canadien a la charge d'importations canadiennes, la transaction monétaire qui en découle se produit entre résidents canadiens. Cet achat de service n'est donc pas comptabilisé par la balance des paiements. Or, le transporteur, en étant canadien, permet ainsi d'épargner des devises étrangères au Canada, ce qui devrait apparaître dans le calcul de l'apport d'une flotte nationale à la balance des paiements. Les données statistiques de la balance des paiements ne permettent donc pas de se prononcer sur l'ensemble de l'apport de la marine marchande nationale à venir.

D'autre part, l'examen des méthodes de cueillette utilisées au Canada permet de cerner les postes touchés par l'activité maritime d'après Statistique Canada. Ces méthodes ne regroupent pas, dans le poste "transport maritime", l'ensemble des flux engendrés par la participation canadienne globale à l'activité maritime. Les frets reçus par les exploitants canadiens sont tous comptabilisés lorsqu'ils proviennent de l'étranger, que le contrat de transport soit C.A.F. ou F.O.B. Il en va de même pour les frets payés à des étrangers par des Canadiens. En ce qui a trait aux dépenses des exploitants canadiens à l'étranger, celles-ci devraient en principe apparaître entièrement dans le poste "transport maritime". Cependant, les dépenses des équipages font l'objet d'une hypothèse particulière: les salaires versés aux équipages dans un pays sont censés être entièrement dépensés dans ce pays. Cette hypothèse peut donc créer un biais dans la mesure, en

particulier lorsque des marins canadiens sont engagés sur des navires qui parcourent des routes maritimes où leur pays ne constitue pas un point d'escale. Un biais semblable peut également survenir si des marins étrangers oeuvrent sur une route maritime incluant le Canada et excluant leur pays de résidence. Par exemple, dans ce dernier cas, si l'équipage étranger a profité de l'escale canadienne pour transférer une partie de ses revenus dans son pays de résidence et que ces revenus avaient été versés au Canada, cette part a été faussement considérée comme un apport de devises de l'activité maritime pour la balance des paiements du Canada. D'autre part, le contenu étranger des intrants vendus dans les ports nationaux aux exploitants étrangers n'est pas comptabilisé dans le poste "transport".

D'une manière globable cependant, et compte tenu de la difficulté de recueillir de telles données, les statistiques recueillies semblent mesurer correctement l'état des flux monétaires observés entre les exploitants étrangers et les résidents canadiens et entre les exploitants canadiens et les résidents étrangers. En effet, l'examen des formulaires de cueillette de données permet de constater que l'ensemble des coûts d'opération des navires sont inclus dans l'enquête. De plus, Statistique Canada souligne que le petit nombre d'agents concernés par ce type d'enquêtes leur permet de conserver un contact étroit avec les personnes interrogées et d'atteindre ainsi un taux de réponses et une fiabilité des données entièrement satisfaisants. Le tableau 2 résume le type d'enquête

Tableau 2

LES QUESTIONNAIRES UTILISÉS PAR STATISTIQUE CANADA POUR
POUR LA CUEILLETTE DES DONNÉES DU POSTE "TRANSPORT MARITIME" DE LA BALANCE DES PAIEMENTS

| Numéro du questionnaire | Description du contenu | Type de personnes interrogées | Nombre approximatif de personnes interrogées en 1974 |
|---|---|---|---|
| BP-20 | Transport par eau Grands Lacs et Voie maritime du St-Laurent | Exploitants (résidents)* | 15 |
| BP-24 | Fret, bénéfices et dépenses des navires au long cours exploités par des propriétaires non résidants | Agents maritimes canadiens qui représentent les armateurs étrangers* | 70 |
| BP-25 | Fret, bénéfices et dépenses des navires au long cours exploités par des sociétés canadiennes | Compagnies maritimes exploitées par des résidents | 35 |
| BP-26 | Déclaration des importations de pétrole brut et dérivés et autres livraisons. | Compagnies pétrolières "canadiennes importatrices" | 15 |

* D'après Statistique Canada, lorsque l'agent n'est pas résidant, il fait l'objet d'une enquête spéciale.

Source: STATISTIQUE CANADA, La balance des paiements et des investissements internationaux du Canada: description des sources et des méthodes, publication n° 67-506F, hors série, Ottawa, 1981.

et donne une brève description du sujet d'enquête pour le transport maritime, y compris le nombre de personnes interrogées pour l'année 1974. Une copie de ces questionnaires est incorporée à l'appendice de ce rapport. La publication de Statistique Canada, La balance des paiements et le bilan des investissements internationaux du Canada: Description des sources et des méthodes", précise certains détails sur ce sujet.

Dans les statistiques canadiennes de la balance des paiements, d'autres postes sont également touchés par l'activité maritime. Parmi ceux-ci, citons les postes "assurances", "paiements de dividendes" ainsi que certains postes du compte capital. Cependant, il est bon de noter que le poste "transport maritime" n'est pas touché par ce genre de paiements et qu'il n'est pas possible d'isoler entièrement les paiements dus au transport maritime dans ces différents postes*.

## 3.7 Propriété officielle d'un navire

La propriété officielle d'un navire est le plus souvent associée au nom d'une compagnie, mais cette compagnie n'est pas la bénéficiaire finale d'un navire car elle est possédée elle-même par ses actionnaires.

---

* D'après la Division de la balance des paiements de Statistique Canada.

## 3.8 Propriété réelle d'un navire

La propriété réelle d'un navire est attribuée aux agents économiques qui possèdent en définitive le navire. Dans le cas où le navire est possédé par une compagnie, la propriété réelle du navire est attribuable aux actionnaires de la compagnie ou, dans le cas d'un filiale à 100 %, aux actionnaires de la compagnie mère.

## 3.9 L'immatriculation canadienne d'un navire

La Loi sur le Code maritime stipule les conditions nécessaires à l'immatriculation d'un navire au Canada.

"Les catégories suivantes de personnes remplissent les conditions requises pour être propriétaires de navires immatriculés sous pavillon canadien, à savoir:

a) Les citoyens canadiens domiciliés dans une province; et

b) les corporations constituées conformément à une loi du Parlement ou de la législature d'une province

i) dont les principaux établissements sont situés au Canada,

ii) dont les deux tiers des administrateurs au moins sont des citoyens canadiens résidant au Canada, et

iii) dont les deux tiers, au moins, des personnes qui, en application des règlements ou des résolutions de leur conseil d'administration ou autre organisme directeur, remplissent les fonctions que remplissent normalement le président, le président du conseil d'administration ou de l'organisme directeur, le secrétaire et le trésorier d'une corporation, sont des citoyens résidant habituellement au Canada."*

3.10 Marine marchande nationale

La marine marchande d'un pays est, pour cette étude, composée des navires immatriculés dans ce pays et dont les propriétaires réels sont résidents de ce pays. Cette définition n'englobe donc pas la participation canadienne dans la propriété des navires immatriculés à l'étranger. Cette exclusion est justifiée par l'impossibilité, même sur le plan théorique, de circonscrire son effet net sur la balance des paiements du

---

* Loi sur le Code maritime, S.R.C. 1978, c. 41, art. BII-19. Cité dans COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS, Les accords maritimes bilatéraux: Étude de certains éléments pertinents lors de négociations inter-ministérielles en vue d'un accord possible entre le Canada et le Brésil, Ottawa, CCT, Comité des transports par eau, janvier 1982.

Canada. Le chapitre 5 contient les précisions théoriques qui ont amené l'adoption de cette définition dans cette étude.

Chapitre 4

# ASPECTS THÉORIQUES GÉNÉRAUX PORTANT SUR LA MESURE DE L'APPORT

Ce chapitre a pour objectif de dresser le cadre d'analyse général de l'apport complet de l'industrie du transport maritime d'un pays à sa balance des paiements. Comme il est spécifié au chapitre précédent, le poste "transport maritime" de la balance des paiements ne mesure pas entièrement l'apport qu'a l'industrie du transport maritime sur la balance des paiements. Il faut donc utiliser une autre approche pour arriver à un résultat satisfaisant.

D'une manière générale, l'unité de mesure de l'apport d'une activité économique à la balance des paiements est la devise nationale que l'on obtient par la conversion des devises étrangères à l'aide des taux de change. Cela est vrai également pour le transport maritime. Toutefois, dans certains pays, le taux de change officiel ne refléterait pas le vrai rapport de valeurs qui existe entre deux devises. Pour effectuer une conversion exacte, certains économistes estiment qu'une prime ("shadow price") serait à ajouter au taux de change. La dernière partie de ce chapitre examine brièvement les fondements théoriques de ce concept.

## 4.1 L'hypothèse de la possibilité de substitution des navires

L'approche qui est proposée permet de mesurer l'ensemble de l'apport en supposant qu'un navire national peut être substitué à un navire étranger et inversement. Cette hypothèse est restrictive dans le sens qu'elle exclut de l'analyse le cas où un pays augmente sa participation au transport maritime simplement en ajoutant des navires à la flotte mondiale. Ce cas est exclu de l'analyse pour deux raisons. Premièrement, cette exclusion facilite l'estimation de l'apport en éliminant la nécessité d'estimer la baisse des taux de fret et (ou) des revenus et la hausse des coûts d'exploitation qu'entraîne normalement une augmentation de l'offre. Deuxièmement, de façon pratique, un accroissement de l'offre, sur des marchés où il existe déjà un surplus d'offre de transport maritime, ne peut que diminuer la rentabilité du secteur. Cette conséquence ne pourrait qu'être déplorée par un investisseur qui cherche à maximiser la rentabilité de ses investissements. L'hypothèse est donc basée sur un comportement rationnel des lignes maritimes canadiennes.

## 4.2 La valeur ajoutée comme mesure de base

La synthèse des travaux de différents auteurs ayant travaillé sur le problème de mesure met en évidence que la valeur ajoutée de l'industrie du transport maritime est effectivement la mesure de base recherchée. La valeur ajoutée mesure l'apport

direct qu'apporte un changement de propriétaire et d'immatriculation d'un navire pour la balance des paiements du pays des nouveaux propriétaires. Ce changement porte ici le nom de substitution. Cette mesure est exacte et complète à condition que:

1) cela n'influence pas le volume transporté;
2) cela n'influence pas le taux de fret demandé;
3) cela n'influence pas la nature des intrants employés ni leurs prix; et
4) cela n'influence pas l'origine nationale des intrants.

Pour arriver au calcul complet de l'apport de la substitution, une analyse des phénomènes pouvant entraîner des perturbations suite à la substitution est présentée au chapitre suivant et dans les sections suivantes de ce chapitre.

L'hypothèse selon laquelle le prix des intrants reflète bien leurs valeurs amène à faire le calcul de la valeur ajoutée. Le terme "transporteurs nationaux" désigne les propriétaires de navires résidant dans le pays ayant leurs navires immatriculés dans ce pays. Pour obtenir la valeur ajoutée, il suffit d'agréger les quatre flux suivants:

1) Les revenus des transporteurs nationaux provenant des étrangers. Cela représente les gains bruts de

devises. (Par exemple, les revenus du transport des exportations et les revenus du transport entre pays tiers.)

2) Les revenus des transporteurs nationaux provenant de leurs concitoyens. Cela représente les épargnes brutes de devises. (Par exemple, les revenus du transport des importations.)

3) Les dépenses des transporteurs nationaux auprès des étrangers. Cela représente les pertes brutes de devises. (Par exemple, les charges portuaires à l'étranger.)

4) Les dépenses des transporteurs nationaux auprès de leurs concitoyens. Cela représente les manques à gagner de devises. (Par exemple, les charges portuaires dans leur pays.)

La valeur ajoutée représente ici les gains (qui peuvent être des pertes) d'une marine marchande nationale existante sur la balance des paiements nationale. Pour obtenir les gains d'une marine marchande potentiellement nationale, il suffit de supposer que les transporteurs actuels, utilisant les navires que le pays désire substituer, soient des transporteurs nationaux. Cette mesure de base est donc directement reliée à la rentabilité financière brute (avant impôts) d'un navire et de la flotte.

## 4.3 Le type de contrat de transport

L'analyse ne tient pas compte de la nature des contrats de transport (c'est-à-dire C.A.F. ou F.O.B.) puisque celle-ci n'influence pas l'impact sur la balance des paiements. En effet, pour une importation dans un pays donné, que le prix de l'importation comprenne le coût de transport maritime ou non, l'importateur paie le transport. Ce paiement se fait soit directement au transporteur si le contrat est F.O.B., soit indirectement par l'exportateur si le contrat est C.A.F. Dans ces deux cas, c'est la nationalité du transporteur qui détermine l'effet sur la balance des paiements.

En effet, si le transporteur est un résident du pays importateur, le prix du transport ne touche pas la balance des paiements, puisqu'il s'agit d'un transfert entre résidents. Dans le cas contraire, lorsque le transporteur est étranger, le transport de l'importation de ce pays constitue une sortie de devises pour le pays, puisqu'il s'agit d'un paiement net effectué par un résident à un non-résident.

Donc, la nature du contrat n'influence pas l'apport, si elle n'influence pas la nationalité du transporteur. Or, le contrat de type C.A.F. peut s'avérer un outil privilégié d'encouragement à la marine marchande nationale d'un pays exportateur, tout comme un contrat de type F.O.B. peut l'être pour un pays importateur. Certains observateurs du monde

maritime international* font remarquer que la nationalité du chargeur (celui qui a la responsabilité du transport) peut influencer la nationalité du transporteur. Toutefois, la présente analyse ne tient pas compte de ce phénomène.

## 4.4 La valeur présente

Dans une analyse d'impact d'un investissement à long terme, l'utilisation de la valeur présente est recommandée. En effet, un apport de devises immédiat a plus de valeur que le même apport dans quelques années. Cela se justifie par la théorie de la préférence pour le présent qui se traduit concrètement par des taux d'intérêt nominaux généralement plus élevés que le taux d'inflation anticipée.

Lorsqu'il s'agit d'évaluer l'apport futur de devises dû à l'accroissement d'une flotte, il faut tenir compte de ce phénomène. Une analyse à long terme devient nécessaire étant donné l'importance des fluctuations des variables économiques dans le type d'activité mis à l'étude.

Concrètement, la mesure de la valeur présente d'un investissement à long terme, comme l'achat de navires, est pleine

---

* Voir par exemple: COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS, Terms of Shipment in Canadian Overseas Trade: An Information Paper, CCT, Direction de la Recherche, Ottawa (document de travail n° WP 20-80-01), 1980, p. 36.

d'aléas. Les revenus d'exploitation sont sujets à changement puisque les volumes transportés et les taux de fret du marché peuvent se modifier de manière imprévisible. Bien qu'il existe certains marchés plus stables que d'autres, la mesure des revenus futurs doit être faite avec prudence. Les coûts d'exploitation peuvent également varier sensiblement. Dans le passé, le prix du pétrole, qui est un intrant important dans le transport maritime, s'est accru sans que l'amplitude ait pu être prévue avec exactitude. Le nombre d'incertitudes rend donc l'exactitude des prévisions difficile à assurer.

### 4.5 La prime à accorder aux devises étrangères

Toute activité économique qui produit des biens ou des services échangeables internationalement, comme l'activité "transport maritime", peut être évaluée par rapport à la balance des paiements. À cette fin, l'utilisation d'une seule unité de mesure est indispensable. Comme les diverses devises nationales n'ont pas la même valeur, il faut utiliser les taux de change pour convertir toutes ces unités en unités comparables. Or, certaines recherches tendent à prouver que les taux de change ne reflètent pas le coût réel des devises étrangères. Pour arriver à une conversion juste, il faudrait donc ajouter une prime aux devises étrangères. Cette section examine brièvement la pertinence de cette prime.

La prime doit être ajoutée aux taux de change de certains pays, en particulier pour quelques pays en voie de développement qui ont un régime de taux de change fixe ou qui s'en approche et où il existe un marché des changes parallèle au marché officiel. Sur ce genre de marché parallèle, le prix des devises étrangères est généralement plus élevé que sur le marché officiel. La nécessité d'ajouter une prime aux devises étrangères est alors pleinement justifiée*.

Certaines recherches** tendent à prouver que l'achat par le gouvernement canadien de devises étrangères supplémentaires pour l'achat de n'importe quels biens étrangers, entraîne un coût social qui n'est pas reflété par le taux de change qui prévaut sur les marchés. Ce coût social proviendrait des distorsions institutionnelles qui entravent le commerce international et aussi de celles provoquées sur les marchés domestiques par le gouvernement au moyen de ses taxes et impôts. Ce genre d'évaluation s'inspire donc des théories développées par une branche de la recherche économique connue sous le vocable "finance publique". La présence de ce coût social implique donc que toute activité qui permet de réduire la nécessité d'acheter

---

* CNUCED, Création ou expansion des marines marchandes des pays en voie de développement, ONU, CNUCED, 1969, TD/26/Rév. 1, p. 30. Au Pakistan, par exemple, un marché parallèle offrait environ 50 % de plus pour des devises étrangères à une certaine époque.

** Voir: P. Glenn JENKINS, Chun-Yan KUO, On Mesuring the Social Opportunity Cost of Foreign Exchange, Ottawa, ministère des Finances, juin 1983, p. 26.

des devises étrangères à l'étranger, comme pourrait l'être le transport maritime, devrait se voir accorder une prime. Bien que dans une étude, Jenkins et Kuo* aient évalué cette prime à un taux se situant entre 7 % et 8 %, le concept lui-même ne fait pas l'unanimité chez les économistes.

En effet, une partie d'entre eux réfutent l'argumentation de Jenkins et Kuo qui se base sur l'idée qu'une taxe ou un subside écarte le prix des biens de leur valeur sociale. Ils prétendent qu'au contraire, les interventions gouvernementales dans ce domaine permettent aux prix des biens de refléter entièrement leurs valeurs sociales en ajoutant aux coûts de production les coûts des externalités qui se rattachent à ces biens. Malgré cela, la méthode de Jenkins et Kuo a une application générale et mérite d'être examinée. En effet, leur calcul permettrait d'estimer la "vraie" valeur des devises étrangères, quelle que soit leur origine.

Par leur modèle macro-économétrique, Jenkins et Kuo estiment la prime en examinant l'effet supposé, sur les entrées de fonds du gouvernement, d'une hausse fictive des dépenses autonomes pour des biens de consommation importés par le gouvernement. Cette méthodologie leur permet d'évaluer la prime pour les devises étrangères de toute origine. Le gouvernement finance ces achats par une hausse des impôts ou par un emprunt

---

* Ibid., tableau 3.

sur le marché intérieur. Les pertes d'entrées fiscales pour le gouvernement auraient été en 1982 de l'ordre de 7,85 % si le financement s'était fait par les impôts sur le revenu et de 7,88 % s'il s'était fait par emprunt. Ces pertes d'entrées fiscales correspondraient à la prime à accorder aux devises étrangères.

Toujours d'après Jenkins et Kuo, cette prime diminue au fur et à mesure que les tarifs sur les importations diminuent. Ainsi, la prime diminuerait respectivement à 7,49 % et 7,48 % en 1987. En 1987, les accords du GATT (Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce) devraient s'appliquer entièrement, ayant ainsi réduit les tarifs de 40 %.

Voici les principaux canaux qui transmettent l'effet:

1) L'achat de biens importés et la baisse de la demande privée pour les biens nationaux font déprécier la devise nationale.

2) La dépréciation augmente les prix des biens échangeables internationalement.

3) Ajustement de l'économie par un transfert des facteurs de production en faveur des secteurs de biens échangeables.

4) Ces ajustements dans les types de biens consommés entraînent des variations dans les entrées fiscales, d'où le coût social.

Ce modèle a été créé pour examiner une variation de deux milliards de dollars des achats gouvernementaux. À titre d'exemple, cette somme est comparable à celle nécessaire pour l'achat d'une certaine flotte d'après le rapport d'Alcan Shipping Services Ltd.* qui estime son coût à 1,87 milliard de dollars.

Dans leur modèle macro-économétrique, Jenkins et Kuo n'ont pas tenu compte du secteur financier étranger, contrairement par exemple à Boadway et Treddenick**. Du point de vue keynésien, ceci limite la robustesse de leur modèle puisqu'un choc de deux milliards sur le marché financier intérieur a des effets certains sur la valeur des taux d'intérêt internes. Or, une variation de l'écart entre les taux internes et externes risque d'affecter le flux net des capitaux en provenance de l'étranger, en particulier des États-Unis. Cette variation du flux a certainement des effets positifs sur la balance des paiements et (ou) sur le taux de change. Du point de vue

---

* ALCAN SHIPPING SERVICES LTD., Shipping Options for Canadian International Deep-Sea Trade, Part II. Rapport préparé pour le Centre de recherche et développement de Transport Canada, août 1977, p. 2.72, tableaux 2.36.

** R. BOADWAY, J. TREDDENICK, "A General Equilibrum Computation of the Effects of the Canadian Tariff Structure", dans Revue canadienne d'économique, août 1978, vol. XI, n° 3, p. 433.

monétariste, cette objection est d'autant plus forte puisque les facteurs de production, tel que le capital, sont censés être entièrement flexibles. Le calcul de la prime serait donc surestimé par cette omission.

Par contre, le modèle ne tient pas compte des politiques monétaires restrictives. Ces politiques tentent d'attirer des capitaux étrangers par des taux d'intérêt relativement élevés pour maintenir l'équilibre de la balance des paiements par des excédents au compte capital. Elles réduisent ainsi l'activité économique interne par une baisse des investissements privés et de la consommation. Ce type de politique, nécessitée par les déficits du compte courant, entraîne un certain coût. Ce coût pourrait être moindre si le compte courant était moins déficitaire. Ces considérations, bien qu'elles dépendent de la conjoncture économique, permettent de croire que la prime à accorder aux devises étrangères pourrait également être supérieure à celle estimée par le modèle.

Au Canada, la prime ne serait donc pas nécessairement égale à celle estimée par Jenkins et Kuo. De plus, en théorie, il est vrai que la structure des tarifs sur le commerce extérieur entrave celui-ci et réduit ainsi le "bien-être social" de la population. Cependant, la levée de ces tarifs entraînerait également une certaine perte de bien-être, du moins à court terme, en réduisant la production des secteurs protégés. En effet, les secteurs actuellement protégés occupent une part de la

population active qui ne pourrait pas être employée autrement. À long terme, c'est-à-dire suite à un ajustement du facteur "travail" (qui peut prendre une génération), cette objection ne tient plus. Il est donc difficile de dresser le bilan des tarifs et ainsi d'estimer correctement la prime à accorder aux devises étrangères.

Certains pays ont des besoins importants de devises étrangères, notamment les pays en voie de développement. Une des caractéristiques de ces pays a été l'accroissement très important des emprunts à l'étranger. Ce problème d'endettement jumelé au problème de l'inflation interne élevée* force ces pays à rechercher des sources de devises étrangères autres que l'emprunt à l'étranger. Dans ce cas, l'impossibilité d'utiliser d'autres issues correspond à une prime élevée pour les devises étrangères. Dans le domaine maritime, les gouvernements de ces pays, qui encouragent leur marine marchande nationale en imposant un partage de leurs trafics en leur faveur, tentent de réduire le fardeau de leur endettement.

---

* L'exemple du Brésil illustre bien ce cas. D'après "Phosphorus et Potassium", n° 126 de juillet-août 1983, la dette à l'étranger du Brésil s'élevait à 90 milliards de dollars américains en 1983. D'après le F.M.I., en 1980, le taux d'inflation était de 83 % et le cruzeiro s'était déprécié de 54 % pendant la même période par rapport au dollar américain.

## 4.6 Conclusion

Le poste "transport maritime" du compte courant ne captant pas l'ensemble des effets nets de l'industrie sur la balance des paiements, une autre méthode d'évaluation doit être employée. La valeur ajoutée de l'industrie sert de mesure de base à cette méthode. L'hypothèse selon laquelle un navire national remplace un navire étranger permet à l'analyse d'éviter de considérer l'impact perturbateur d'un surplus d'offre sur le marché. L'utilisation de la valeur présente est nécessaire dans ce genre d'analyse puisque ce genre d'investissement se fait à long terme. Enfin, la prime à accorder aux devises étrangères, si elle existe, pourrait être différente du 7 % estimé pour le Canada. Cette prime peut cependant être beaucoup plus importante pour certains pays en voie de développement.

Chapitre 5

# ASPECTS PARTICULIERS DU TRANSPORT MARITIME: DES ÉLÉMENTS PERTURBATEURS POUR LA MESURE DE L'APPORT

La méthode de calcul de l'apport attribuable directement à la substitution combinée des propriétaires et de l'immatriculation d'un navire, et, partant, d'une flotte, a été associée à la valeur ajoutée dans le chapitre précédent. Ce chapitre a pour but de clarifier l'apport indirect qu'a ou que pourrait avoir la substitution des autres éléments de l'industrie. Il énumère ensuite brièvement certaines caractéristiques des différents marchés où pourrait s'appliquer la participation nationale à cette activité.

## 5.1 Critères d'appartenance à la marine marchande nationale

Il n'existe pas de définition universelle pour la marine marchande nationale. Cependant, un navire est généralement considéré comme faisant partie de la flotte nationale lorsqu'il bat le pavillon du pays, c'est-à-dire lorsque son immatriculation est nationale. Pour une analyse de la balance des paiements, il est préférable d'ajouter un autre critère à celui de l'immatriculation: la propriété réelle.

La propriété officielle d'un navire peut être attribuée à une compagnie ou à un individu sans que ceux-ci soient "réellement" propriétaire. En effet, une compagnie est possédée par ses actionnaires et, si celle-ci possède des biens ou des moyens de production comme des navires, leurs propriétaires réels sont les actionnaires de la compagnie. De façon similaire, un individu qui possède officiellement un navire peut n'être qu'un prête-nom. En utilisant le concept de propriétaire(s) réel(s), l'analyse qui suit tente d'éviter la confusion, car les pays de résidence des deux types de propriétaire peuvent différer et ainsi fausser l'analyse. Concrètement, il peut être très difficile d'identifier le pays de résidence des propriétaires réels, mais l'analyse théorique qui suit nécessite l'emploi de ce concept. L'hypothèse selon laquelle les profits bruts engendrés par l'exploitation d'un navire sont intégralement transférés aux propriétaires réels doit également être posée pour tirer de justes conclusions.

Un navire appartient à la marine marchande nationale si le ou les propriétaires réels et l'immatriculation sont nationaux. Une analyse par cas illustre la nécessité d'appliquer ces critères.

<u>Premier cas</u>: propriété nationale sans l'immatriculation.

Les propriétaires réels d'un navire sont résidents d'un pays et l'immatriculation de ce navire est étrangère (par exemple

sous un pavillon de complaisance). Les revenus que rapporte ce navire à ses propriétaires sont susceptibles de ne jamais être rapatriés dans leur pays de résidence, en demeurant dans le pays étranger avant d'être réinvestis ailleurs d'une quelconque manière. Il n'y a donc aucune raison de considérer ces revenus comme une entrée certaine de fonds pour la balance des paiements du pays des propriétaires. Bien sûr, ces revenus peuvent entrer entièrement ou partiellement dans ce pays sous forme de dividendes par exemple, mais, étant donné la disparité des systèmes fiscaux (dont les taux d'imposition) qui existent présentement dans le monde, ces entrées de fonds demeurent aléatoires. Une mesure exhaustive de l'apport devrait considérer ces cas comme des entrées potentielles de devises.

Deuxième cas: immatriculation nationale sans la propriété.

Les propriétaires réels d'un navire immatriculé dans un pays sont étrangers. Les revenus nets de ce navire peuvent partiellement quitter le pays sous forme de dividendes par exemple, réduisant ainsi l'effet positif sur la balance des paiements du pays d'immatriculation. Dans ce cas, les revenus nets ne peuvent pas être considérés comme une entrée nette de fonds pour la balance des paiements du pays d'immatriculation.

Les premier et deuxième cas sont asymétriques. D'une manière globale, c'est-à-dire lorsque l'ensemble des postes "transport maritime" de tous les pays sont mis à l'étude

simultanément, l'exclusion de ces deux cas rend l'analyse inconsistante. Cependant, dans le cas d'un pays en particulier, la possibilité que les revenus soient à exclure dans les deux situations est réelle et doit donc être considérée dans l'analyse.

Troisième cas: immatriculation et propriété nationales.

Les propriétaires réels et l'immatriculation d'un navire se situent dans un même pays. Les revenus nets entreront entièrement dans le pays de l'immatriculation du navire. C'est seulement dans ce cas précis que ces revenus pourront être entièrement considérés comme l'équivalent de l'entrée nette de fonds pour la balance des paiements du pays des propriétaires réels. Bien sûr, les propriétaires réels pourront effectuer des transactions internationales avec ces revenus, mais ces transactions pourront légitimement se situer dans les comptes qui les concernent sans que l'apport du navire pour la balance des paiements en soit touché.

Lorsque les actionnaires de l'entreprise qui possède le navire n'ont pas le même pays de résidence, la propriété réelle d'un navire est alors multinationale. Seule la part du navire qui est détenue par les actionnaires résidents du pays d'immatriculation devrait alors apparaître dans la marine marchande nationale de ce pays. Cette situation équivaut au troisième cas pour la part détenue par les résidents dans le

pays, et au deuxième cas pour le reste. Alors, seule la part des revenus nets attribuable aux résidents devrait compter comme apport à la balance des paiements de ce pays de façon certaine.

## 5.2 Types de participation

Il existe différentes façons d'accroître la participation nationale dans l'industrie du transport maritime. Deux grands groupes de distinctions peuvent être identifiés: les différents degrés de participation et les différents marchés où une participation est possible.

### 5.2.1 Différents degrés de participation

Comme il a été décrit dans la section 4.2, la valeur ajoutée est une mesure juste de l'apport de la substitution nationale des propriétaires et de l'immatriculation d'un navire sous certaines conditions. Parmi ces conditions, l'origine nationale des intrants et leurs prix ne devraient pas être touchés. La présente section examine les aspects à considérer lorsque ces deux conditions ne sont plus respectées.

Après la substitution d'un facteur de production étranger par un facteur national, il ne faut pas nécessairement considérer le coût du facteur national comme étant entièrement un apport supplémentaire. Par exemple, si le prix d'un intrant national est plus élevé que le prix du facteur de production

étranger employé auparavant, le coût supplémentaire diminue d'autant le gain de devises amené par les propriétaires nationaux du navire. En effet, étant assumé par les propriétaires, ce coût n'est donc qu'un transfert de devises nationales entre résidants. Ce type de transfert n'influence pas la balance des paiements. C'est donc le coût de l'intrant étranger qui doit servir de base au calcul de l'apport marginal de la substitution d'un intrant.

De plus, seule la part purement étrangère de l'intrant substituée par un intrant purement national devrait être considérée comme un apport supplémentaire de devises. Si, par exemple, l'intrant substitué a 40 % de ses composantes qui sont nationales et l'intrant national se compose à 30 % d'éléments étrangers, même s'ils sont au même prix, l'apport supplémentaire est limité à 30 % du coût de l'intrant à substituer (à moins que l'intrant national soit moins coûteux, ce qui est peu probable si l'exploitant essaie de réduire ses coûts au minimum).

La définition d'un navire national ayant été posée (la propriété et l'immatriculation), il existe d'autres aspects d'un navire qui le rendent plus ou moins national. Parmi ces aspects il y a:

i) l'équipage;

ii) la construction (conception, matériaux et équipements);

iii) la gestion;

iv) le financement;

v) les assurances; et

vi) les autres aspects.

i) L'équipage

Le pays de résidence de l'équipage influence l'apport qu'a l'exploitation d'un navire sur la balance des paiements d'un pays. Plus les équipages sont canadiens, plus la balance des paiements du Canada en tire avantage, à condition nécessairement que le montant des salaires versés à ces équipages et dépensés dans leur pays soit supérieur au montant des salaires que les étrangers dépenseraient au pays s'ils effectuaient le travail des Canadiens. Évidemment, cette condition nécessaire est probablement vérifiée en moyenne.

L'immatriculation au pays d'un navire peut permettre à son équipage d'être composé de plus de résidents de ce pays, si cela entre dans les exigences de l'immatriculation. Mais si cet équipage s'avère plus coûteux*, la concurrence internationale peut ne pas permettre une hausse des tarifs, d'où diminution

---

* M. Pierre Bauchet compare le coût d'un équipage d'un navire français à celui d'un navire libérien. La différence de coût serait de 150 000 $ sur une base annuelle, ce qui représente un coût supérieur de 64 % pour l'emploi d'un équipage français. Cette différence expliquerait plus de la moitié de celle que l'on retrouve dans les coûts totaux des deux navires. Les mêmes conclusions s'appliquent aux équipages canadiens si ceux-ci ont un salaire comparable aux équipages français.

possible des profits. De plus, la marge de profits est généralement faible dans cette industrie. Même si l'équipage ne constitue pas le premier facteur de coût, une forte augmentation des coûts due à l'équipage peut gruger de façon significative cette faible marge de profits. Afin de maintenir la rentabilité du service maritime national, un pays qui agirait de la sorte se verrait peut-être dans l'obligation d'accorder des avantages monétaires à ce service.

Toutefois, pour la balance des paiements, le taux de rentabilité d'un investissement importe peu. Un équipage plus national rapportera probablement plus en épargne ou en entrée de devises.

En effet, quelle que soit l'origine nationale de l'équipage, seules les dépenses effectués hors du Canada doivent être considérées comme une sortie de devises pour ce pays.

L'apport <u>supplémentaire</u> de devises qu'apporte cette substitution d'équipage correspond donc à la masse salariale de l'équipage étranger qui est substitué, moins:

a) les dépenses effectuées au Canada, avant la substitution, par cet équipage étranger, et

b) les dépenses effectuées à l'étranger, après la substitution, par le nouvel équipage canadien.

En effet, avant la substitution, seule la part des salaires versés à l'équipage étranger et dépensée ailleurs qu'au Canada équivalait à une sortie de devises pour le Canada. À cette somme, il faut soustraire les sommes nouvellement dépensées à l'étranger par le nouvel équipage canadien puisqu'il s'agit d'une nouvelle sortie de devises. Le résultat de cette soustraction correspond donc à l'épargne nette de devises pour le Canada qu'apporte la substitution de l'équipage.

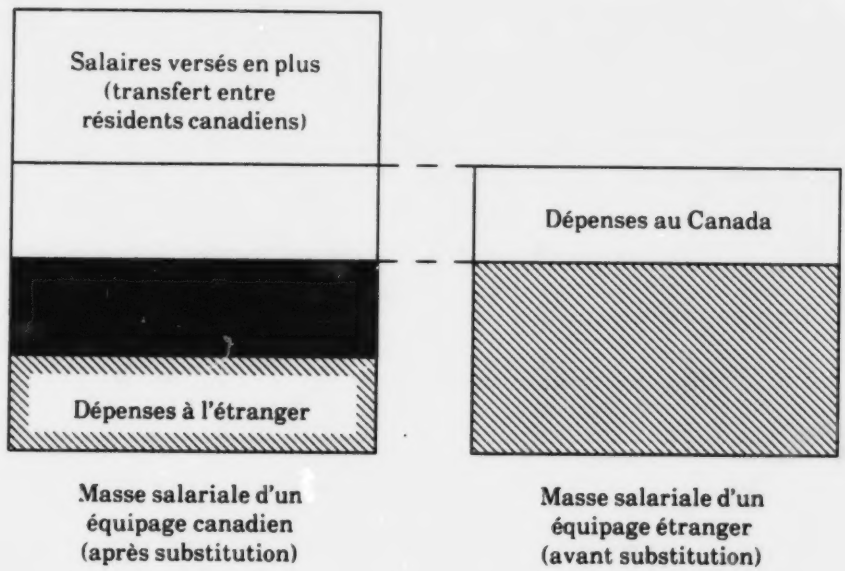
La figure 2 illustre un cas de substitution d'un équipage. Plus la masse salariale de l'équipage étranger est petite, plus l'apport supplémentaire de la substitution d'équipage sera faible. Plus les dépenses des étrangers au Canada sont importantes, plus l'apport sera faible. Et plus les dépenses des Canadiens à l'étranger sont importantes, plus l'apport sera faible. Il est théoriquement possible que l'apport soit nul ou négatif. À titre d'exemple, si l'équipage canadien a une masse salariale de 50 % supérieure à celle des étrangers et si les membres de l'équipage étranger dépensent 40 % de leurs salaires au Canada et si les Canadiens en font autant à l'étranger, l'apport de la substitution des équipages sera nul pour la balance des paiements.

ii) La construction

Le transport maritime de marchandises étant une activité de production de services intensive en capital, l'achat

Figure 2

APPORT SUPPLÉMENTAIRE À LA BALANCE DES PAIEMENTS D'UNE SUBSTITUTION D'ÉQUIPAGE*




Apport supplémentaire, à ajouter à la valeur ajoutée.

Sortie de devises dans chaque cas.

* En termes algébriques, cet apport est le suivant:

Apport = MSE - a MSE - b MSC

où MSC: masse salariale de l'équipage canadien,
MSE: masse salariale de l'équipage étranger,
a: part dépensée au Canada par les étrangers,
b: part dépensée à l'étranger par les Canadiens.

d'un navire et, partant, le lieu de sa construction forment un élément important dans l'analyse de l'impact sur la balance des paiements que produit cette activité*. Si un pays, en favorisant sa marine marchande, voit ses chantiers maritimes accroître leurs activités étant donné leur compétitivité internationale, les bénéfices qu'en retirera sa balance des paiements pourront être supérieurs à la simple valeur ajoutée de l'industrie du transport. Toutefois, la compétitivité internationale n'est pas le seul critère de réussite. La disponibilité nationale des ressources requises en est un autre. En effet, si une grande part des intrants étaient d'origine étrangère et si les autres intrants étaient utilisés dans d'autres secteurs à des niveaux de compétitivité internationale au moins comparables, l'effet net sur la balance des paiements de ce pays risquerait alors d'être négatif.

La conception des navires et de leurs équipements est souvent spécialisée et, pour le Canada, leur origine est probablement étrangère. La compétitivité des chantiers canadiens n'est pas au niveau le plus élevé**. Sur le plan international,

---

* L'amortissement d'un navire et le paiement des intérêts représentent entre 12 % et 45 % des coûts selon le type de navire et les études consultées.

** D'après Alcan Shipping Services Ltd., l'écart dans les coûts de revient des vraquiers construits au Canada versus ceux construits au Japon varierait entre 70 % et 85 % de plus pour les Canadiens, alors que les coûts élevés d'Europe auraient un coût de revient supérieur de 50 % à 67 % par rapport aux coûts des navires japonais.

celle-ci ne peut devenir acceptable qu'en cas de haute conjoncture, c'est-à-dire au moment où la flotte mondiale a grandement besoin de nouveaux navires, donc au moment où la conjoncture économique mondiale est forte (puisque la demande de navires découle de la demande élevée de transport de marchandises, elle-même induite par le niveau d'activité économique mondiale). Dans ce contexte, les autres activités canadiennes de production (en particulier celles axées vers l'exportation, donc importante pour la balance des paiements) sont simultanément fortement utilisées. Les intrants pourront alors être probablement mieux employés dans d'autres types d'activités que dans les chantiers maritimes.

Un autre problème majeur vient du fait que certains gouvernements étrangers subventionnent leurs chantiers maritimes. Ces chantiers étant déjà au mieux comparables à ceux du Canada au point de vue de la compétitivité, les subventions abaissent réellement le coût de revient des navires. En agissant ainsi, ces gouvernements étrangers permettent aux acheteurs canadiens de ces navires de bénéficier de rabais qui leur permettront soit de conserver des tarifs bas pour leur service, soit de réaliser de plus grands profits. Dans tous les cas, cela empêche les chantiers canadiens non subventionnés de pouvoir faire épargner des devises aux Canadiens. Cela apporte toutefois des avantages économiques que les Canadiens n'auraient peut-être pas autrement, c'est-à-dire un coût de revient moins élevé pour l'achat de leurs navires.

iii) La gestion

La gestion un élément de la production du service qui peut aisément être rapatriable. Ce rapatriement de la gestion, en autant que les ressources du pays soient disponibles, a un effet positif sur la balance des paiements, qui est à ajouter à la valeur ajoutée. La part des coûts de la gestion dans les coûts totaux ne représenterait que 4 %*.

iv) Le financement

Certains gouvernements étrangers, pour aider leurs chantiers navals, fournissent un soutien financier aux futurs acheteurs de navires neufs, qu'ils soient étrangers ou non. D'autre part, le financement des navires vendus sur le marché secondaire pose certains problèmes, puisqu'un navire usagé ne peut généralement pas servir de garantie. Une nouvelle compagnie aura donc du mal à faire l'acquisition de navires d'occasion si elle n'a pas une excellente source de liquidité. Dans tous ces cas, pour les pays qui sont déjà importateurs nets de capitaux, l'accroissement de leur marine marchande par emprunt accroîtra les entrées de devises par ce compte au moment de l'emprunt. Tout prêt ayant ses paiements, le remboursement des emprunts fait à l'étranger se traduira donc par une sortie de devises au cours des années suivant l'emprunt, ce qui influencera la balance des

---

* R.O. GOSS, op. cit., tableaux 3.1 et 3.2.

paiements au total de façon incertaine. Cela dépend des conditions du prêt, des taux réels d'intérêt, etc. Cette incertitude est d'autant plus importante que les montants en jeu le sont. Le coût demeure cependant estimable à l'aide de méthodes appropriées.

v) Les assurances

Lorsqu'un propriétaire de navires achète une police d'assurance, il a pour but de se protéger financièrement d'accidents qui entraîneraient des déboursés imprévisibles. En moyenne, et cela est normal, le risque couru par la compagnie d'assurance est au moins couvert par les primes exigées auprès des propriétaires. Dans le cas du Canada, puisque ces compagnies sont largement étrangères, le paiement des primes représente donc en moyenne une sortie de devises. La part des coûts des assurances sur les coûts totaux se situerait entre 1 % et 4 %*.

vi) Les autres intrants

Les autres intrants tels que l'approvisionnement, le mazout, etc. sont soit peu transférables d'un pays à l'autre, soit fortement composés d'éléments étrangers à la marge. La

---

* D'après P. Bauchet, le coût brut (avant déboursés en cas d'accidents) des assurances s'élève à 1,3 % de l'ensemble des coûts d'utilisation d'un navire français et à 2,4 % pour un navire libérien. D'après R.O. Goss (op. cit.) ce pourcentage s'élève à 3,9 %.

probabilité qu'une substitution d'un navire influence l'origine nationale de ces intrants est donc faible. L'apport à la balance des paiements est donc peu concerné par ceux-ci. Cependant, si l'origine nationale de certains intrants pouvait être "rapatriée", et que cela ne prive pas d'autres secteurs d'activité du pays en question, le gain pour la balance des paiements serait plus important.

### 5.2.2 Différents marchés

Le transport maritime international de marchandises n'est pas une activité économique homogène. Cette activité se subdivise en marchés distincts qui ne sont pas accessibles à tous les navires. Il existe des marchés réservés aux vraquiers ou aux porte-conteneurs; d'autres ont sur leur route des contraintes physiques (par exemple, le canal de Panama) qui limitent l'accès à certains navires (par exemple, les plus grands que Panamax) sous certaines conditions. Les situations économiques qui régissent ces différents marchés peuvent avoir une influence sur l'apport de devises amené par un navire national. Cette section identifie quelques caractéristiques des marchés accessibles à une marine nationale. Lorsque les décisions d'investissement doivent être prises, il est donc important que l'analyse des possibilités se fasse <u>par marché</u> et non pas globalement.

Les différents marchés se caractérisent, entre autres, par les différents types de navires utilisés*. Ces types de

navires, ayant différentes structures de coûts et différents modes de fonctionnement, n'apporteront pas des gains similaires pour la balance des paiements. Par exemple, les vraquiers sont, relativement aux transporteurs de marchandises générales, plus intensifs en capital tout en demandant une main-d'oeuvre moins importante.

Le type de service offert peut également influencer les gains de devises. Par exemple, un service de ligne oeuvrant à partir de son pays pourra plus aisément utiliser des intrants nationaux qu'un service de tramping. En effet, un service de tramping doit par définition être souple s'il est appelé à exploiter un trafic entre tiers. Il sera alors dans l'obligation d'utiliser moins d'intrants nationaux.

D'un autre côté, il ne faut pas considérer les routes où un pays importe des biens (comme les produits pétroliers) comme lui étant fermées. La marine marchande de ce pays non exportateur peut participer à ses trafics d'importation ou aux trafics entre tiers. En effet, les partenaires commerciaux ont en principe autant de possibilités de participer aux trafics, qu'ils soient importateurs ou exportateurs.

---

* CNUCED, Création ou expansion des marines marchandes des pays en voie de développement, ONU, CNUCED, 1969, p. 41.

Enfin, comme il est souligné au chapitre suivant, certains marchés se caractérisent par l'approche nationaliste de certains gouvernements étrangers en faveur de leurs marines marchandes. Dans ces cas, il ne faut pas omettre le fait que si un navire canadien exploite un service à la place d'un navire étranger (donc après une substitution), le navire canadien ne bénéficiera plus des traitements de faveur accordés par l'ancien pays d'immatriculation. Aussi, il ne faut pas considérer les volumes actuellement transportés par les navires que l'on désire substituer comme étant nécessairement assurés aux futurs navires nationaux. Par conséquent, les revenus de ces navires étrangers ne correspondent pas nécessairement aux revenus d'une future flotte nationale.

## 5.3 Conclusion

Afin de calculer exactement l'apport, la flotte nationale devrait être formée de navires dont les propriétaires réels sont résidents du pays d'immatriculation. En transférant certains intrants vers leur pays, la balance des paiements de celui-ci peut bénéficier possiblement d'entrées de devises supplémentaires à la simple valeur ajoutée. Les transferts des intrants sont sujets à certaines contraintes. Comme le gain de devises dépend des recettes et des coûts d'un navire, du type de service et du degré de nationalisme, et que ceux-ci sont différents d'un marché à l'autre, l'analyse doit se faire par type de marché.

Chapitre 6

# CONTRAINTES À LA PARTICIPATION

Ce chapitre distingue deux origines de contraintes: celles créées par les gouvernements et celles créées par l'environnement économique proprement dit. L'observation de ces contraintes permet de mettre en lumière le degré de faisabilité d'une augmentation de la participation d'une nation dans le transport maritime en vue d'améliorer sa balance des paiements.

## 6.1 Contraintes institutionnelles

Dans une activité économique internationale comme le transport maritime de marchandises, l'intervention gouvernementale multiple modifie les conditions d'entrées sur les marchés. Ces interventions gouvernementales, en élevant des contraintes institutionnelles pour des raisons diverses, modifient l'environnement économique. Avant de prendre une décision en ce qui a trait à une immobilisation à long terme, il est préférable d'examiner les contraintes institutionnelles qui influencent l'environnement économique de ces immobilisations. L'examen des différentes barrières à la participation permet de mesurer la possibilité pour une marine marchande d'augmenter son

apport à la balance des paiements. Il y a deux types de contraintes institutionnelles dans ce domaine: d'une part, les politiques gouvernementales qui assurent une part des trafics nationaux à leurs marines marchandes et, d'autre part, les autres types d'interventions gouvernementales dans le domaine maritime. Ces dernières sont très diversifiées. Certaines sont examinées en détail, mais il ne s'agit pas d'une étude exhaustive de ce problème. La présente section a pour but de souligner que ce genre d'interventions limite, dans une certaine mesure, la capacité de participer à cette activité économique.

i) Le partage des trafics

Le partage des trafics est le résultat d'interventions plus ou moins directes des gouvernements qui visent un objectif précis: assurer aux marines marchandes nationales une part minimale des trafics nationaux. Cette part est fixée d'après plusieurs critères tels que la capacité de la marine marchande nationale, la volonté de maintenir à un certain niveau les exportations nationales de certains biens, etc. Ce partage des trafics peut résulter d'actions unilatérales ou d'accords bilatéraux ou multilatéraux. Le "Code de Conduite" de la CNUCED est un exemple de ce genre d'accords et peut servir de justification morale à ce genre d'interventions, mais il existe un nombre important d'interventions gouvernementales qui ont un effet commun et pertinent à la contrainte de la participation, même si cela ne s'applique pas entre les pays membres de l'OCDE.

L'effet en question est qu'il limite de plus en plus les trafics entre tiers soit directement où elles sont appliquées, soit indirectement, par l'accroissement de l'offre des tiers sur les autres routes.

En effet, parmi les trafics entre tiers qui ne sont pas concernés directement par ce genre d'interventions, il sera probablement possible d'observer une croissance de l'offre de service maritime de la part de pays tiers, puisque les navires qui sont exclus des routes où s'appliquent les interventions se concentreront sur les routes libres. Ceci a pour effet de limiter la possibilité d'une participation au transport maritime de marchandises des pays n'ayant pas de trafics importants entre le monde et eux-mêmes, puisque ces pays sont dans l'obligation d'exploiter des services sur des marchés où la concurrence est vive.

Comme cela a été souligné au chapitre 4, certains pays en développement ont choisi cette voie pour garantir une part importante de leurs trafics à leurs marines marchandes nationales. Le partage de cargaisons leur permet donc, entre autres, de s'assurer d'un surplus au poste "transport maritime". De tels surplus leur permettent de compenser, du moins en partie, les déficits qu'apporte le paiement des intérêts d'une dette extérieure accumulée inégalée.

ii) Les autres types d'interventions gouvernementales

Les interventions gouvernementales dans ce domaine sont nombreuses et touchent plusieurs autres aspects du transport maritime. C'est en particulier l'hétérogénéité internationale des interventions qui crée les distortions. Lorsque deux marines marchandes nationales ont des structures de coûts comparables avant le calcul des subventions, la flotte qui est la moins subventionnée ne pourra pas réellement concurrencer la flotte plus subventionnée. Donc, en protégeant leur marine marchande nationale contre la concurrence étrangère par des subventions directes, certains gouvernements gênent les marines marchandes non subventionnées en leur fermant certains marchés. Cette pratique peut également rendre non rentable des navires d'autres pays, les empêchant ainsi d'exploiter des services et de participer à une amélioration de la balance des paiements de leur pays. Dans le même ordre d'idée, les subventions ou avantages fiscaux accordés aux chantiers navals peuvent rendre les chantiers navals d'autres pays moins attrayants aux acheteurs de navires.

L'un des éléments qui est toutefois considéré comme le plus perturbateur pour la formation de marines marchandes purement nationales est la présence de pavillon de complaisance. Ces pavillons de complaisance permettent non seulement de diminuer les dépenses fiscales de façon notable, mais ils permettent également une baisse sensible des coûts d'exploitation

d'un navire. Ils nuisent ainsi grandement aux marines marchandes nationales qui ne sont pas aidées par leur gouvernement. Ces types d'interventions peuvent diminuer en partie les taux de fret demandés pour les transports en mer, mais pour la balance des paiements, la non-participation nationale au transport maritime réduit l'apport de ce compte à l'ensemble de la balance des paiements.

Le transfert d'immatriculation d'un navire sous complaisance n'est pas simple lorsque le nouveau pays d'immatriculation n'offre pas d'avantages comparables. En effet, les pays offrant leur pavillon en complaisance ont souvent des exigences moindres en ce qui concerne les impôts à payer, les normes de sécurité et la nationalité des équipages. Il en résulte que les coûts des navires qui sont sous un pavillon de complaisance sont généralement moins élevés que ceux d'un navire de capacité comparable devant répondre à des exigences plus élevées. Donc, dans un cadre de concurrence internationale, à moins d'user des mesures coercitives, en ce qui a trait au partage du trafic par exemple, un gouvernement qui tenterait de rapatrier l'immatriculation de navires sous pavillons de complaisance devrait assumer la différence des coûts qu'entraînerait ce rapatriement. L'avantage d'une action semblable n'est pas bien défini.

## 6.2 Contraintes économiques

Même si une participation nationale plus importante au transport maritime de marchandises améliorait la balance des paiements, et même si les contraintes institutionnelles étaient surmontées, des contraintes économiques pourraient freiner l'expansion d'une marine marchande nationale.

### i) La rareté des ressources

En période de basse conjoncture où, entre autres, il y a surplus de main-d'oeuvre, il peut sembler inopportun de considérer la rareté des ressources comme une contrainte économique. Un fait demeure, offrir un service de transport maritime demande des ressources spécialisées qui ne correspondent pas nécessairement à celles qui sont disponibles. Une petite économie nationale peut rapidement utiliser certaines de ses ressources à pleine capacité et devoir importer les intrants manquants pour atteindre ses objectifs de production. Lorsque cette limite est atteinte, c'est la balance des paiements qui en souffre.

Dans le cas de la construction navale, la question de l'origine des intrants a une importance certaine pour la balance des paiements. Cette question est tellement complexe qu'elle mériterait d'être étudiée séparément dans une autre étude. Toutefois, il est bon de noter que le transfert de ressources

nationales d'une industrie à une autre peut entraîner des retombées sur la balance des paiements. En effet, ce transfert peut entraîner une baisse de production dans la première industrie et une hausse dans la seconde. La baisse de production fera diminuer les exportations ou augmenter les importations, tandis que la hausse aura l'effet inverse. Si, en valeur, l'effet de la hausse de la production ne compense pas entièrement l'effet de la baisse, la balance des paiements se détériorera ceteris paribus. Pour savoir si une activité économique donnée apporte plus à la balance des paiements qu'une autre activité, il faut donc examiner la valeur de sa production, compte tenu des ressources requises, par rapport à la valeur de la production d'un autre secteur d'activité qui utiliserait les mêmes ressources. Cette situation ne doit pas être oubliée lorsqu'un intrant étranger sera substitué par un intrant d'origine nationale, si un navire canadien remplace un navire étranger. Par exemple, le mazout canadien qu'emploierait en plus une marine marchande, si elle était nationale, doit être disponible (c'est-à-dire en surplus) pour ne pas perturber les autres secteurs canadiens d'activité économique employant le mazout. S'il existe un tel surplus, la balance des paiements pourrait en bénéficier. Autrement, l'effet inverse pourrait se produire.

ii) La mobilité des ressources humaines

Une étude comparative de la production ne tient pas compte de la mobilité des facteurs de production. Cet aspect de

la question met en lumière d'autres contraintes. La construction de navires demande une main-d'oeuvre assez spécialisée mais qui peut oeuvrer dans d'autres secteurs, comme celui de la construction d'immeubles ou autre. Bien que la mobilité ne soit pas parfaite, elle existe en grande partie. La construction navale ne serait pas grandement touchée par cette contrainte mais, encore une fois, quantifier le phénomène de la mobilité demeure un problème à résoudre.

Exploiter un navire moderne requiert une main-d'oeuvre spécialisée et semi-spécialisée qu'un pays sans grande tradition maritime pourrait avoir du mal à fournir advenant une expansion rapide de sa marine marchande nationale. L'engagement à court terme d'équipages étrangers, parallèlement à une formation accrue d'un personnel adéquat, serait une solution de rechange. Là également, advenant une croissance planifiée de la marine marchande nationale, cette contrainte ne devrait pas être réelle pour un pays comme le Canada, mais cela est différent pour un pays n'ayant pas de ressources nécessaires comme certains pays en voie de développement. Par contre, les conditions de travail dans le domaine maritime étant particulières, elles pourraient freiner l'accroissement du nombre de Canadiens dans la composition des équipages.

iii) La mobilité du capital

La pensée économique classique clame que le capital est une ressource parfaitement mobile, tant au niveau intra-national qu'international. La réalité est un peu différente. Posons qu'il y a deux grands types de capital: les prêts et obligations et l'investissement direct. Certains pays ne tolèrent pas toujours que de nouvelles corporations nationales soient contrôlées par des propriétaires étrangers. Il y a donc un certain mécanisme de tamisage qui contrôle l'investissement direct étranger. Ceci est une contrainte à l'entrée de ce type de capital. Par contre, l'emprunt à l'étranger est généralement accepté. La mobilité internationale du capital est donc partiellement possible.

Certains pays moins développés qui ont déjà un niveau d'endettement élevé auront sans doute du mal à augmenter ce niveau pour accroître leur participation au transport maritime. Cette mobilité des capitaux n'est pas une contrainte économique en soi, c'est la rareté de ceux-ci qui peut en devenir une.

iv) La mobilité interindustrielle des investissements

Le transport maritime a l'avantage d'avoir des immobilisations facilement transférables internationalement. Cet avantage n'est cependant pas partagé avec la majorité des autres activités économiques. Par exemple, même si le textile devait

s'avérer moins rentable du point de vue économique et du point de vue de la balance des paiements, un entrepreneur du secteur des textiles ne pourrait pas facilement transférer sa machinerie et ses bâtiments dans le secteur maritime par la vente à l'étranger de ses immobilisations. Cette immobilité des investissements, prise dans ce sens, est une contrainte réelle à l'accroissement de la flotte nationale, du moins à court terme.

## 6.3 Conclusion

La possibilité de participer au trafic entre pays tiers semble diminuer. Les pays voulant accroîtrent leur participation sont donc limités de plus en plus aux trafics entre leur pays et le reste du monde ou aux trafics entre tiers au sein de l'OCDE. Les interventions des gouvernements étrangers, visant à protéger leurs marines marchandes nationales par des subventions ou par d'autres formes d'aides financières, tendent à rendre le service maritime offert aux Canadiens moins coûteux. Cependant, elles diminuent simultanément les possibilités de participation canadienne. La présence des pavillons de complaisance a un effet similaire. Enfin, la rareté des ressources économiques nationales oblige à effectuer une analyse interindustrielle d'impact sur la balance des paiements avant d'arriver à une conclusion finale sur la question.

Chapitre 7

# PROPOSITION D'UNE MÉTHODOLOGIE

La description des étapes méthodologiques que contient ce chapitre permet de faire le point sur la possibilité de mesurer l'apport qu'aurait un accroissement d'une marine marchande nationale sur la balance des paiements du pays. Elle identifie ainsi certaines avenues de recherche liées aux problèmes rencontrés dans la présente étude.

## 7.1 La demande future de transport maritime

Le Canada procède annuellement à un volume important d'échanges de marchandises avec les pays d'outre-mer. Sa marine marchande nationale, composée des navires battant pavillon canadien, ne transporte cependant qu'une très faible part de ce trafic*. Les transporteurs canadiens auraient donc théoriquement accès à leurs propres marchés. Dans une étude quantitative, il est plus opportun de se pencher en premier lieu

---

* En 1980, 134 566 000 tonnes métriques ont été transportées par mer entre les pays d'outre-mer et le Canada, et seulement 1 078 000 d'entre elles le furent sous pavillon canadien, soit environ 0,8 %. D'après une compilation de la Direction de la recherche de la CCT.

sur ces marchés potentiels pour la flotte canadienne, d'autant plus que les marchés entre pays tiers tendent à devenir de moins en moins accessibles et que les données se rattachant à ces marchés sont moins disponibles.

Avec les banques de données disponibles à Statistique Canada, il est possible de quantifier les demandes passées de transport maritime par type de marché. Pour y parvenir, ces marchés devraient être définis par type de marchandises, ce qui correspond en gros aux types de navires qui les transportent, et suivant leurs origines et leurs destinations. L'estimation des demandes futures par marché devra se faire par des méthodes de prévision acceptables pour éviter une trop grande marge d'erreur. Les scénarios optimistes pouvant surestimer l'apport de devises, il serait préférable d'encourager l'emploi de scénarios aussi réalistes que possible, quitte à émettre des mises en garde dans l'analyse des résultats. La mise en place d'une méthode de calcul générale de l'apport d'une marine marchande à la balance des paiements de son pays demeure toutefois le but principal de cette recherche.

## 7.2 L'offre nationale potentielle

L'identification des marchés étant acquise, la composition de la flotte nationale pourra être faite par type de navire. En s'inspirant de la ligne de pensée du "Code de Conduite" de la CNUCED, la part des marchés, que les

transporteurs nationaux pourraient occuper, ne dépasserait généralement pas 50 %. Dans certains cas, cette part de marché pourrait être supérieure à 50 %. Dans un régime de partage de cargaisons, la part de marché doit être assujettie aux accords spécifiques en vigueur entre le Canada et le partenaire commercial.

## 7.3 La structure de coûts

L'estimation de la structure de coûts de chacun des types de navire devrait ensuite être effectuée. À l'aide des données techniques sur la consommation de carburant, l'importance des équipages, le coût des navires, l'amortissement de ceux-ci, etc., il sera possible d'identifier la structure de coûts de chaque type de navire. Le coût d'utilisation de ces navires pourra ensuite être examiné en fonction des routes à parcourir, du flux de marchandises à transporter, etc. Par cette méthode, il sera donc possible d'estimer les dépenses à effectuer au cours d'une année typique d'exploitation.

## 7.4 La structure de revenus

En connaissant les flux de marchandises qu'un navire pourrait transporter au cours d'une année et en ayant une approximation des tarifs demandés, il sera possible d'estimer les revenus que rapportera ce navire. En effectuant le calcul à

partir d'une structure, celui-ci peut aisément faire l'objet de différentes hypothèses appartenant à différents scénarios.

## 7.5 Le calcul de l'apport de base

Le calcul de l'apport de base d'une marine marchande nationale à sa balance des paiements pourra alors être appliqué pour différents marchés et selon différents scénarios. Comme il est spécifié au chapitre 4 de ce rapport, il suffit de soustraire aux revenus les dépenses pour obtenir l'apport de base*.

## 7.6 L'apport marginal du transfert des intrants

Pour arriver à des résultats plus complets, on doit aussi examiner l'apport net d'une substitution des intrants étrangers par des intrants nationaux. Pour simplifier l'écriture, les termes "transfert d'intrants" sont employés dans ces lignes pour désigner ce phénomène. Le transfert d'un intrant crée trois types de bouleversement. Le premier modifie la structure des coûts. Le deuxième augmente l'apport de devises

---

* La Division des finances des entreprises de Statistique Canada offre aux organismes gouvernementaux, depuis 1983, un service qui permet de connaître le bilan comptable d'un groupe d'entreprises incorporées au Canada. Donc, avec une liste d'entreprises canadiennes oeuvrant exclusivement dans le transport maritime, il serait possible de connaître les profits (avant impôts et subventions) attribuables à la flotte de ce groupe d'entreprises, donc de connaître l'apport de base de cette flotte.

par l'épargne de celles-ci. Le troisième raréfie la disponibilité de l'intrant pour les autres industries.

En suivant l'évolution de la structure des coûts et des revenus, la rentabilité financière du navire est disponible. C'est-à-dire que le calcul du seuil de rentabilité pourra être fait. La situation du navire face à ce seuil permet aux autorités gouvernementales de juger de la nécessité d'accorder une aide à l'industrie, mais cette nécessité n'est pas une justification. La justification de l'aide ne doit pas se baser sur le simple apport de devises. En effet, il existe bon nombre d'éléments économiques, autres que l'apport de devises, qui doivent entrer en ligne de compte dans l'analyse d'une demande d'aide. Ce rapport, n'ayant pas pour objectif de justifier une aide gouvernementale, analyse uniquement l'apport de devises.

Suite au transfert d'un intrant, la demande intérieur de cet intrant augmente. Cette hausse de la demande intérieure peut avoir plusieurs effets. Si les contraintes de capacité de production ne sont pas atteintes, une hausse de la production de l'intrant suivra la hausse de prix provoquée par l'accroissement de la demande. Selon la possibilité des producteurs de l'intrant, le prix de celui-ci pourrait retrouver un niveau comparable au prix précédent, pourrait demeurer plus élevé ou pourrait même décroître si les producteurs peuvent profiter d'économies d'échelle. Bref, si l'accroissement de la demande de l'intrant provoque une hausse de la production correspondante, il

peut tout de même y avoir variation de prix. Cette variation de prix n'étant pas quantifiable a priori, il est donc impossible de prédire maintenant l'effet indirect sur les autres industries qui emploient le même intrant.

La situation est plus certaine si le transfert de l'intrant est effectué sur un intrant déjà importé. La hausse de la demande se traduira directement par une hausse des importations de l'intrant, ce qui annulera l'effet du transfert pour la balance des paiements.

Pour connaître l'apport net de devises qui est entraîné par le transfert d'un intrant, il ne faut pas uniquement considérer les dépenses qui correspondent à l'intrant à transférer. À ces dépenses, il faut soustraire le coût supplémentaire et le coût de la part importée de cette intrant. Si la raréfaction de l'intrant provoque, suite aux ajustements des marchés intérieurs, une baisse de la production d'un autre bien, cela entraîne d'autres pertes de devises, directement ou indirectement. Quantifier tous ces phénomènes nécessitera une analyse du marché de chacun des intrants.

## 7.7 La construction navale

Comme il a été précisé au chapitre 4, l'accroissement de la flotte doit se faire par la subsitution combinée des propriétaires et de l'immatriculation des navires par des

Canadiens. Contrairement aux apparences, cela ne signifie pas que cette action n'implique pas la construction de nouveaux navires. En effet, certains navires à substituer pourraient être rendus à la fin de leur vie et pourraient ainsi être remplacés par des navires nouvellement construits. Les chantiers navals canadiens pourraient donc connaître une croissance de leurs activités suite à une politique d'accroissement de la marine marchande canadienne, même si cette politique tenait compte des inconvénients d'un accroissement de la flotte mondiale.

Comme pour les autres transferts d'intrants, il faut examiner les capacités intérieures de production avant d'arriver au résultat net du transfert de l'intrant navire. Toutefois, relativement aux autres intrants, l'examen de cet intrant risque de poser plus de problèmes de mesure, car la construction navale est une activité de production qui emploie elle-même des intrants et que l'origine nationale de ceux-ci a un effet direct sur la valeur de l'apport en devises.

## 7.8 Conclusion

À cette étape-ci de la recherche, il n'a pas été possible de vérifier concrètement si, oui ou non, une marine marchande nationale améliore la balance des paiements de son pays. Le poste "transport maritime de marchandises" de la balance des paiements n'étant pas apte à répondre à la question, une autre méthode doit être employée pour y arriver. Sous

certaines hypothèses, c'est le rendement du navire qui permet d'arriver à estimer l'apport de base. Sachant que le rapatriement des intrants peut accroître sensiblement l'apport que peut avoir cette activité pour la balance des paiements, cette possibilité doit être examinée attentivement. Si le rapatriement est possible et rentable, il vaudrait mieux l'effectuer. Avant tout, on doit toutefois examiner la possibilité concrète d'accroître la participation nationale proprement dite.

Le champ d'expansion de cette participation n'est pas illimité. L'intervention gouvernementale étrangère appuyant les marines marchandes nationales et la présence des pavillons de complaisance contribuent en partie à maintenir les tarifs bas, ce qui limite l'apport de devises pouvant découler d'un éventuel accroissement de la participation canadienne. L'augmentation des tarifs n'est pas une solution, puisqu'elle pourrait diminuer le commerce international. A priori, il semble donc peu probable que l'accroissement de la marine marchande du Canada ait un apport significatif à la balance des paiements de ce pays. Puisque le coût de certains intrants nationaux dépasse fréquemment celui qu'exigent les intrants étrangers correspondants, leur rapatriement grugerait de façon significative la marge de profit déjà faible dans ce secteur d'activité. Par conséquent, une aide financière pourrait s'avérer nécessaire, ce qui ne peut se justifier sur la seule base de l'apport de devises. En se basant sur le cadre théorique

élaboré dans ce rapport, la phase II de cette étude tentera de mesurer quantitativement un apport potentiel de la flotte nationale à la balance des paiements du Canada.

## BIBLIOGRAPHIE SÉLECTIVE


BANQUE MONDIALE. The Developing Countries and International Shipping, World Bank Staff Working Paper no. 502, novembre 1981.

BAUCHET, P. "L'économie du transport international de marchandises, air et mer", dans Economica, Paris, 1982.

BOADWAY, R., J. TREDDENICK. "A general equilibrium computation of the effects of the Canadian tariff structure", dans Revue canadienne d'économique, Toronto, vol. XI, nº 3, août 1978.

BOADWAY, R. "A Note on the Treatment of Foreign Exchange in Project Evaluation", dans Economica, 45, novembre 1978.

BLITZER, C., P. DASGUPTA, J. STIGLITZ. "Project Apparaisal and Foreign Exchange Constraints" dans The Economic Journal, Londres, Cambridge University Press, vol. 91, nº 36, mars 1981.

BLUMENHAGEN, D. Shipping and the Balance of Payments, Brême, Institute of Shipping Economics, Lecture & Contributions, nº 32, 1981.

BOND, D.E., R.A. SHEARER. The Economics of the Canadian Financial System: Theory, Policy and Institutions, Scarborough, Prentice-Hall, 1977.

COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS. Terms of Shipment in Canadian Overseas Trade: an Information Paper, CCT, Direction de la recherche, Ottawa, document de travail nº WP 20-80-01, 1980.

COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS. Les accords maritimes bilatéraux: Étude de certains éléments pertinents lors de négociations interministérielles en vue d'un accord possible entre le Canada et le Brésil, Ottawa, Commission canadienne des transports, Comité des transports par eau, janvier 1982.

COMMITTEE OF INQUIRY INTO SHIPPING. The Rochdale Report, Londres, Her Majesty's Stationery Office, mai 1970.

ECONOMIST INTELLIGENCE UNIT LTD, (The), (Alcan Shipping Services Ltd.). Shipping Options for Canadian International Deep-Sea Trade, part II, août 1977.

GOSS, R.O. "Investment in shipping and the Balance of Payments: A Case-Study of Import-Substitution Policy", dans Studies in Maritime Economics, Londres, 1968.

HARBRIDGE HOUSE INC. The Balance of Payments and the U.S. Merchant Marine, Boston, Harbridge House Inc., 1968.

HEDLIN MENZIES & ASS. Canadian Merchant Marine Analysis of Economic Potential, Toronto, décembre 1970.

INTERNATIONAL MONETARY FUND. International financial statistics, vol. XXXV, nº 2, février 1982.

JANTSCHER, G.R. Bread Upon the Waters, Federal Aids to the Maritime Industries, Studies in the Regulation of Economic Activity, the Brooking Institution, 1964.

JENKINS, G.P., C.-Y. KUO. On measuring the social opportunity cost of foreign exchange, Ottawa, gouvernement du Canada, ministère des Finances, juin 1983.

MINISTÈRE DES FINANCES. An Economic Analysis of Canadian Deep-Sea Shipping Options (Main Report), Ottawa, gouvernement du Canada, ministère des Finances, septembre 1978.

NATIONS UNIES. Création ou expansion des marines marchandes des pays en voie de développement, TD/26/Rév. 1, Genève, ONU, CNUCED, 1968.

SHNEERSON, D. "Setting government policy toward the shipping industry", dans Sapanut, vol. 12, nºs 2-3, automne - hiver 1982-1983.

STATISTIQUE CANADA. La balance des paiements et le bilan des investissements internationaux du Canada: description des sources et des méthodes, Ottawa, Statistique Canada, publication nº 67-506F, hors série, 1981.

STATISTIQUE CANADA. Estimations trimestrielles de la balance canadienne des paiements internationaux, Ottawa, Statistique Canada, publication nº 67-001, trimestriel, quatrième trimestre 1980, 1981 et 1982.

Appendice

# QUATRE FORMULAIRES UTILISÉS PAR STATISTIQUE CANADA POUR COMPTABILISER LES PAIEMENTS INTERNATIONAUX ASSOCIABLES AU TRANSPORT MARITIME DE MARCHANDISES

Statistics Canada Statistique Canada

Division de la balance des paiements

OTTAWA K1A 0Z8

CONFIDENTI

BP – 20

# TRANSPORT PAR EAU – GRANDS LACS ET VOIE MARITIME DU ST-LAURENT

**Année civile:**

Veuillez corriger le nom ou l'adresse s'il y a lieu

**Conservez un exemplaire pour vos dossiers**

Téléphone: 613/995-0743
Télex: 053-3585

Statistique Canada vous saurait gré de l'aider à établir la balance des paiements internationaux du Canada. Veuillez fournir les données demandées et renvoyer le questionnaire à la Division dans un délai de 30 jours en utilisant l'enveloppe ci-jointe.
Les renseignements que vous nous fournirez seront traités de façon strictement confidentielle.
Déclaration exigée en vertu de la Loi sur la statistique, Chapitre 15, Statuts du Canada 1970 - 71 - 72.

| | | |
|---|---|---|
| 1. Tonnage total (minerai de fer non compris) transporté du Canada vers des ports des États-Unis | tonnes | |
| 2. Recettes totales de fret, payées au départ ou à l'arrivée, au titre du tonnage déclaré ci-dessus (minerai de fer non compris) | $ | |
| 3. Nombre total de tonnes de minerai de fer transportées du Canada vers des ports des États-Unis | tonnes | |
| 4. Recettes totales de fret, payées au départ ou à l'arrivée, au titre du minerais de fer transporté vers des ports américains | $ | |
| 5. Nombre total de tonnes de céréales des États-Unis acheminées en transit de ce pays vers des ports canadiens | tonnes | |
| 6. Recettes totales de fret, payées au départ ou à l'arrivée, au titre des céréales des États-Unis acheminées en transit de ce pays vers des ports canadiens | $ | |
| 7. Nombre total de tonnes de charbon des États-Unis acheminées en transit de ce pays vers des ports canadiens | tonnes | |
| 8. Recettes totales de fret, payées au départ ou à l'arrivée, au titre du charbon des États-Unis acheminé en transit de ce pays vers des ports canadiens | $ | |
| 9. Montant total versé à des non-résidents pour l'affrètement de navires (précisez le pays) | $ | |
| 10. Montant total perçu de non-résidents pour l'affrètement de navires (précisez le pays) | $ | |
| 11. Salaires des équipages et autres frais payés dans des ports des États-Unis | $ | |
| 12. Tonnage total transporté des États-Unis (importations) vers des ports canadiens (à l'exclusion des céréales et du charbon déclarées aux questions 5 et 7) | tonnes | |
| 13. Recettes totales de fret, payées au départ ou à l'arrivée, au titre du tonnage sus-mentionné acheminé des États-Unis vers des ports canadiens | $ | |

Nous vous saurions gré d'apporter ici tous les commentaires ou appréciations que vous jugerez utile de faire.

Adresse

| Date | Téléphone<br>Télex | Nom et fonction du signataire autorisé | Signature |
|---|---|---|---|
| | | | |

S-2300-16: 17-8-81 B101403

Statistics Canada Statistique Canada

Division de la balance des paiements
OTTAWA K1A 0Z9

CONFIDENTIEL

# FRET, BÉNÉFICES ET DÉPENSES DES NAVIRES AU LONG COURS EXPLOITÉS PAR DES ARMATEURS NON-RÉSIDENTS[1]

BP – 24F

Année civile

En cas d'erreur, corrigez le nom et l'adresse ci-dessus

Conservez un exemplaire pour vos dossiers

Téléphone 613 995-0743
Telex 053-3585

English on other side

Statistique Canada vous serait reconnaissant de l'aider dans ses calculs sur la balance canadienne des paiements internationaux. Veuillez remplir le questionnaire et le renvoyer dans un délai de 30 jours dans l'enveloppe ci-jointe.
Les renseignements fournis par votre entreprise en réponse au questionnaire demeureront strictement confidentiels.
Déclaration exigée en vertu de la Loi sur la statistique, chapitre 15, Statuts du Canada de 1970-71-72.

Compagnies de navigation visées par la présente déclaration _____

(Les bureaux de Montréal doivent déclarer les activités de tous les ports de l'est du Canada, y compris les ports du Haut Saint-Laurent et des Grands lacs; ceux de Vancouver doivent tenir compte de tous les ports de l'Ouest. Si la chose n'est pas possible, donnez la liste des ports visés.)

| | Navires naviguant pour le compte | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Des États-Unis | Du Royaume-Uni | De la C.É.E.[2] (Royaume-Uni non compris) | Du Japon | Des autres pays[3] de l'OCDÉ | Des autres pays étrangers |
| | (tonnes) | | | | | |
| 1. Tonnage total du fret d'entrée[4] ☐tonnes longues; ☐tonnes courtes ☐tonnes métriques | | | | | | |
| a) Par conteneur | | | | | | |
| b) En vrac et autre fret général (y compris le tramping) | | | | | | |
| | (en milliers de dollars canadiens) | | | | | |
| 2. Bénéfice total provenant du fret d'entrée[4,5] (fret payé au départ et à destination) pour le tonnage ci-dessus | | | | | | |
| 3. Dépenses totales[6] des navires au Canada | | | | | | |

**Questions et remarques supplémentaires concernant les renseignements fournis**

Veuillez indiquer le montant versé au Canada pour
a) les réparations de navires — milliers de $ _____
b) le ravitaillement en pétrole — milliers de $ _____
c) l'entretien de bâteaux de pêche étrangers — milliers de $ _____
d) les paiements aux transporteurs par fer, par camion, par mer et autres pour l'acheminement de marchandises en transit — milliers de $ _____

si compris dans le poste 3 ci-dessus.

**RENVOIS**

[1] Ce questionnaire doit être rempli par les transitaires ou par les firmes qui agissent comme transitaires pour le compte d'armateurs étrangers de navires au long cours. Veuillez donner tous les renseignements possibles sur les navires entrés dans les ports faisant partie de votre territoire, même si vous ne connaissez pas toutes les transactions qu'ils effectuent dans d'autres ports. Dans le cas de tramps ou autres navires affrétés occasionnellement, donnez au besoin une estimation.

[2] La C.É.E. comprend les pays suivants: l'Allemagne de l'Ouest, la Belgique, le Danemark, la France, la Grèce, le Groenland, l'Irlande, l'Italie, le Luxembourg et les Pays-Bas.

[3] Les autres pays de l'O.C.D.É. comprennent les pays suivants: l'Australie, l'Autriche, l'Espagne, la Finlande, l'Islande, la Norvège, la Nouvelle-Zélande, le Portugal, la Suède, la Suisse et la Turquie.

[4] Le fret "d'entrée" s'applique aux cargaisons arrivant au Canada en provenance de pays étrangers. Le cabotage, ainsi que le fret déchargé au Canada, mais destiné aux États-Unis, est exclu. Donnez une estimation des comptes encore ouverts le 31 décembre en raison de voyages entrepris au cours de l'année.

[5] Si vous ne connaissez pas le montant exact des recettes provenant de fret payé au départ, veuillez en donner une estimation.

[6] Dans les "dépenses totales" sont comprises les sommes versées au Canada pour ces catégories de navires dont vous êtes l'agent: rémunération des équipages et avances, taxes de port, frais de pilotage et de remorquage, droits de quai, frais de manutention (dans le cas d'embarquements et de débarquements à la charge des navires), frais d'agence, coût du combustible et des fournitures, frais de réparations, sommes versées aux transporteurs par fer, par camion, par mer et autres pour l'acheminement de marchandises en transit si une somme correspondant au montant versé a été incluse automatiquement dans les bénéfices du fret d'entrée. Les charges d'exploitation des navires en provenance ou à destination du Canada, dont ceux rentrant lèges doivent être comprises.

Nom de la compagnie _____ Adresse _____

Date _____ Téléphone _____ Nom et qualité du responsable _____ Signature _____

Télex _____

9-2300-60. 13-0-83 B101419

Statistics Canada Statistique Canada

Division de la balance des paiements

OTTAWA K1A 0Z8

CONFIDENTIEL

BP – 25F

# FRET, BÉNÉFICES ET DÉPENSES DES NAVIRES TRANSOCÉANIQUES EXPLOITÉS PAR DES SOCIÉTÉS CANADIENNES

Année civile

En cas d'erreur, corrigez le nom et l'adresse ci-dessus

Conservez un exemplaire pour vos dossiers

Téléphone: (613) 995-0743
Telex: 053-3585

Statistique Canada vous serait reconnaissant de l'aider dans ses calculs sur la balance canadienne des paiements internationaux. Veuillez remplir le questionnaire et le renvoyer dans un délai de 30 jours dans l'enveloppe ci-jointe.

Les renseignements fournis par votre entreprise en réponse au questionnaire demeureront strictement confidentiels.

Déclaration exigée en vertu de la Loi sur la statistique, chapitre 15, Statuts du Canada de 1970 - 71 - 72.

Compagnies de navigation _____

Ports faisant l'objet de la présente déclaration _____
(par exemple, Halifax, Saint-Jean, Montréal et Vancouver)

| | Tonnes | Milliers de dollars |
|---|---|---|
| 1. a) Tonnage total des débarquements en provenance de ports non canadiens (indiquez s'il s'agit de tonnes fortes, courtes ou metriques) | | XXXXX |
| b) Tonnage total des embarquements à destination de ports non canadiens (indiquez s'il s'agit de tonnes fortes, courtes ou metriques) | | XXXXX |
| 2. Bénéfice total provenant du fret d'entrée au Canada (fret payé au départ et à destination) en provenance d'autres pays | XXXXX | |

| | États-Unis | Royaume-Uni | Communauté[1] économique européenne (excluant R.-U.) | Japon | Autres[2] pays de l'OCDÉ | Autres pays |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | en milliers de dollars | | | | | |
| 3. Bénéfice total provenant du fret de sortie (fret payé au départ et à destination) du Canada | | | | | | |
| 4. Revenu total provenant de l'affrètement de navires, par pays de résidence du bénéficiaire | | | | | | |
| 5. Montant total versé pour l'affrètement de navires, par pays de résidence du propriétaire[3] | | | | | | |
| 6. Bénéfice total de fret provenant du trafic de marchandises entre ports étrangers, par pays de débarquement | | | | | | |
| 7. Dépenses totales des navires exploités par des canadiens, selon le pays bénéficiaire[4] | | | | | | |

**Questions supplémentaires**

a) Tonnage total des débarquements aux États-Unis qui sont à l'origine des bénéfices déclarés aux questions 3 et 6

navires de charge réguliers . . . . . (tonnes) _____

tramps . . . . . (tonnes) _____

b) Tonnage total des débarquements en provenance des États-Unis:

navires de charge réguliers . . . . . (tonnes) _____

tramps . . . . . (tonnes) _____

c) Bénéfice total provenant du fret déclaré en b):

(milliers de dollars) _____

**NOTES**

[1] La Communauté économique européenne comprend les pays suivants: l'Allemagne de l'ouest, la Belgique et le Luxembourg, le Danemark (et Groenland), la France, la Grèce, l'Irlande, l'Italie et les Pays-Bas.

[2] Les autres pays de l'OCDÉ comprennent les pays suivants: l'Australie, l'Autriche, l'Espagne, la Finlande, l'Islande, la Norvège, la Nouvelle-Zélande, le Portugal, la Suède, la Suisse et la Turquie.

[3] Les paiements pour l'affrètement de navires doivent être répartis géographiquement en fonction du pays de résidence du frèteur.

[4] Dans les "dépenses totales" du poste 7 ci-dessus, sont comprises toutes les sommes payées par les exploitants canadiens dans des pays étrangers, au titre du transport maritime. Ces sommes comprennent entre autres la rémunération des équipages et les avances, les droits portuaires et les droits de canal, les frais de pilotage et de remorquage, les droits de quai, les frais d'arrimage (chargements et déchargements lorsqu'ils sont aux frais des navires), les frais d'agence, le coût du carburant et des fournitures, les frais de réparation et les paiements aux transporteurs ferroviaires, camions, maritimes et autres, pour le commerce de transit. Répartir les dépenses entre les États-Unis, le Royaume-Uni et les autres régions, suivant l'endroit où les versements ont été effectués, et inclure une estimation des comptes d'exploitation encore ouverts au 31 décembre en raison de voyages entrepris pendant l'année.

Veuillez nous faire part de tout commentaire ou précision que vous jugerez utile.

| Nom de la société | | Adresse | |
|---|---|---|---|
| Date | Téléphone<br>Télex | Nom et titre du responsable | Signature |

5-2300-01: 7-0-01 B101420

(English on reverse side)

Statistics Canada Statistique Canada

Division de la balance des paiements
OTTAWA K1A 0Z8

CONFIDENTIEL

BP–26F

# IMPORTATIONS DE PÉTROLE BRUT ET DE PRODUITS PÉTROLIERS ET DES AUTRES OPÉRATIONS DE TRANSPORT MARITIME

Année civile

Corrigez le nom ou l'adresse s'il y a lieu

Conservez un exemplaire pour vos dossiers

Téléphone: (613) 995-0743
Télex: 053–3585

IF YOU PREFER THIS QUESTIONNAIRE IN ENGLISH, PLEASE CHECK ☐

Statistique Canada vous serait reconnaissant de collaborer à l'établissement de la balance canadienne des paiements internationaux. Veuillez remplir ce questionnaire et le renvoyer à la division dans un délai de 30 jours en utilisant l'enveloppe ci-jointe.

Les renseignements que vous nous communiquerez seront traités de façon strictement confidentielle.

Déclaration exigée en vertu de la Loi sur la statistique, chapitre 15, Statuts du Canada de 1970-71-72.

Déclarez tous les montants en milliers de dollars

## A. IMPORTATIONS DE PÉTROLE

1. Quantité totale de pétrole brut, de produits pétroliers et d'essence importée au Canada pendant l'année:

(a) Via les ports maritimes de la côte Est:

(i) Portland (Maine) . . . . . barils ou tonnes courtes (nettes) _____

(ii) Autres ports de la côte Est . . . . . barils ou tonnes courtes (nettes) _____

(b) Via les ports maritimes de la côte Ouest . . . . . barils ou tonnes courtes (nettes) _____

(c) Via d'autres ports (précisez) . . . . . barils ou tonnes courtes (nettes) _____

2. Coût total du transport de ces produits:
(Voir les directives)

(a) Via les ports maritimes de la côte Est:

(i) Portland (Maine) . . . . . milliers de $ _____

(ii) Autres ports de la côte Est . . . . . milliers de $ _____

(b) Via les ports maritimes de la côte Ouest . . . . . milliers de $ _____

(c) Via d'autres ports . . . . . milliers de $ _____

5[illegible]300–62.2: 7-8-81 B101421

3. De ces coûts, quels montants ont été payés à des propriétaires ou des exploitants de navires résidant dans les pays suivants:

Déclarez tous les montants en milliers de dollars

(a) Canada . . . . . milliers de $ _____

(b) États-Unis . . . . . milliers de $ _____

(c) Royaume-Uni . . . . . milliers de $ _____

(d) Pays de la CÉ R.-U. non compris) . . . . . milliers de $ _____

(e) Japon . . . . . milliers de $ _____

(f) Autres pays de l'OCDÉ . . . . . milliers de $ _____

(g) Tous les autres pays . . . . . milliers de $ _____

4. Nom et adresse des propriétaires ou des exploitants canadiens pris en compte au poste 3(a), le cas échéant.

_____

_____

_____

5. Dépenses totales des navires payées dans les ports canadiens par des propriétaires résidant dans les pays suivants:

(a) États-Unis . . . . . milliers de $ _____

(b) Royaume-Uni . . . . . milliers de $ _____

(c) Pays de la CÉE (R.-U. non compris) . . . . . milliers de $ _____

(d) Japon . . . . . milliers de $ _____

(e) Autres pays de l'OCDÉ . . . . . milliers de $ _____

(f) Tous les autres pays . . . . . milliers de $ _____

6. Agents canadiens consignataires des pétroliers _____

## B. AUTRES OPÉRATIONS DE TRANSPORT MARITIME

1. Nombre total de tonnes de fret transportées par votre entreprise (pétrole et autres marchandises) vers des ports non canadiens . . . . . Tonnes courtes _____

Précisez le genre des marchandises _____

2. Recettes totales de fret pour ces marchandises acheminées du Canada susmentionnées vers:

(a) États-Unis . . . . . milliers de $ _____

(b) Royaume-Uni . . . . . milliers de $ _____

(c) Pays de la CÉE (R.-U. non compris) . . . . . milliers de $ _____

(d) Japon . . . . . milliers de $ _____

(e) Autres pays de l'OCDÉ . . . . . milliers de $ _____

(f) Tous les autres pays . . . . . milliers de $ _____

3. Nombre total de tonnes de fret transportées vers le Canada par votre entreprise (exception faite du pétrole déclaré au poste A–1) en provenance de ports non canadiens: Tonnes courtes _____

4. Recettes totales de fret pour ces marchandises acheminées de l'étranger au Canada . . . . . milliers de $ _____

5. Recettes au titre de l'affrètement de navires à des résidents des pays suivants:

(a) États-Unis . . . . . milliers de $ _____

(b) Royaume-Uni . . . . . milliers de $ _____

(c) Pays de la CÉE (R.-U. non compris) . . . . . milliers de $ _____

(d) Japon . . . . . milliers de $ _____

(e) Autres pays de l'OCDÉ . . . . . milliers de $ _____

(f) Tous les autres pays . . . . . milliers de $ _____

6. Montant total versé au titre de l'affrètement de navires à des propriétaires ou des affréteurs étrangers résidant dans les pays suivants: (À l'exception des paiements d'affrètement déclarés aux postes A–2 et A–3) (voir les directives)

(a) États-Unis . . . . . milliers de $ _____

(b) Royaume-Uni . . . . . milliers de $ _____

(c) Pays de la CÉE (R.-U. non compris) . . . . . milliers de $ _____

(d) Japon . . . . . milliers de $ _____

(e) Autres pays de l'OCDÉ . . . . . milliers de $ _____

(f) Tous les autres pays . . . . . milliers de $ _____

7. Recettes totales de fret pour les marchandises transportées par votre entreprise entre des ports étrangers et déchargées dang les pays suivants:

(a) États-Unis . . . . . milliers de $ _____

(b) Royaume-Uni . . . . . milliers de $ _____

(c) Pays de la CÉE (R.-U. non compris) . . . . . milliers de $ _____

(d) Japon . . . . . milliers de $ _____

(e) Autres pays de l'OCDÉ . . . . . milliers de $ _____

(f) Tous les autres pays . . . . . milliers de $ _____

8. Dépenses totales de navires payées par votre entreprise (à titre d'armateur canadien) dans des ports des pays suivants:

(a) États-Unis . . . . . milliers de $ _____

(b) Royaume-Uni . . . . . milliers de $ _____

(c) Pays de la CÉE (R.-U. non compris) . . . . . milliers de $ _____

(d) Japon . . . . . milliers de $ _____

(e) Autres pays de l'OCDÉ . . . . . milliers de $ _____

(f) Tous les autres pays . . . . . milliers de $ _____

## C. VENTES DE COMBUSTIBLES ET DE LUBRIFIANTS POUR NAVIRES

1. Nombre total de tonnes de combustibles et de lubrifiants pour navires vendues dans des ports canadiens à des navires exploités par des non-résidents: Tonnes courtes _____

2. Recettes totales réalisées sur ces ventes et payées par des armateurs résidant dans les pays suivants:

(a) États-Unis . . . . . milliers de $ _____

(b) Royaume-Uni . . . . . milliers de $ _____

(c) Pays de la CÉE (R.-U. non compris) . . . . . milliers de $ _____

(d) Japon . . . . . milliers de $ _____

(e) Autres pays de l'OCDÉ . . . . . milliers de $ _____

(f) Tous les autres pays . . . . . milliers de $ _____

## D. TRANSPORT DU PÉTROLE BRUT DE L'OUEST DU CANADA À L'EST DU CANADA

1. Quantité totale de pétrole brut transportée par pipeline de l'ouest du Canada à l'est du Canada en passant par les États-Unis barils _____

2. Somme totale versée à la compagnie Lakehead Pipe Line Company des États-Unis au titre du transport susmentionné milliers de $ _____

## DIRECTIVES

La CÉE comprend les pays suivants: Belgique-Luxembourg, Danemark (Groënland compris), France, Grèce, Irlande, Italie, Pays-Bas et Allemagne de l'Ouest.

Les autres pays de l'OCDÉ comprennent les pays suivants: Australie, Autriche, Finlande, Islande, Norvège, Nouvelle-Zélande, Portugal, Espagne, Suède, Suisse et Turquie.

Poste A–2: Les paiements relatifs à l'affrètement (coque nue, au voyage ou à temps) de navires utilisés par votre entreprise pour importer du pétrole brut et de l'essence doivent être déclarés dans cette section.

Poste A–3: Indiquez et précisez les paiements effectués à vos sociétés affiliées au titre des navires qu'elles ont mis à votre disposition.

Poste B–6: Ce poste concerne les paiements faits pour l'affrètement de navires de non-résidents à des fins autres que l'importation de pétrole brut, de produits pétroliers et d'essence (couverts par les postes A1, A–2 et A–3): autres importations, exportations, cabotage, y compris le transport du pétrole brut canadien et de ses dérivés entre l'Ouest et l'Est du Canada. Précisez la nature des opérations déclarées à cette question.

Veuillez indiquer tout commentaire ou appréciation que vous jugerez utile:

| Nom et titre du responsable | Signataire | Téléphone<br>Télex | Date |
|---|---|---|---|
| | | | |